Mobilitätskonzept für

Vettweiß, ENDBERICHT

Auftraggeber:
Gemeinde Vettweiß
Der Bürgermeister
Vettweiß

Bearbeitung:
September 2021- Juli 2023

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung
BVS Rödel & Pachan
Kirchhoffstraße 80
47475 Kamp-Lintfort
Telefon: 0 28 42 / 47 03 88 und 0 28 04 / 88 20
Telefax: 0 28 04 / 88 20
www.bvs-verkehrsplanung.de
info@bvs-verkehrsplanung.de

Inhaltsverzeichnis Seite

1 EINLEITUNG 4

1.1 AUFGABENSTELLUNG UND ZIELSETZUNG DES MOBILITÄTSKONZEPTES 4
1.2 VORGEHENSWEISE 4
1.3 GRUNDLAGEN ZUR SIEDLUNGSSTRUKTUR 4

2 RADVERKEHRSKONZEPT 6

2.1 RICHTLINIE ALS PLANUNGSLEITFADEN 6
2.2 QUELLEN UND ZIELE DES RADVERKEHRS 7
2.3 AUFBAU DES RADVERKEHRSNETZES MIT HILFE DES „WUNSCHLINIENNETZES“ 10
2.4 BESTANDSAUFNAHME UND MÄNGELERFASSUNG 11
2.4.1 BEREISUNG BEREISUNG 11
2.5 UMLEGUNG DES WUNSCHLINIENNETZES AUF ROUTEN 12
2.5.1 SIEVERNICH – ZÜLPICH 12
2.5.2 DISTERNICH / MÜDDERSHEIM / SIEVERNICH – VETTWEISS 12
2.5.3 FRANGENHEIM / FROITZHEIM / GINNICK / SOLLER – VETTWEISS 15
2.5.4 (FROITZHEIM / FRANGENHEIM / VETTWEISS –) SOLLER – KREUZAU 18
2.5.5 SOLLER / JAKOBWÜLLESHEIM – DÜREN 20
2.5.6 NORDÖSTLICHES GEMEINDEGEBIET 23
2.6 MÄNGEL UND MAßNAHMEN MIT PRIORITÄTENEMPFEHLUNG 26

3 KFZ-VERKEHR 28

3.1 VERKEHRSNETZ 28
3.2 VERKEHRSSTÄRKEN 29
3.3 ORTSTEILSPEZIFISCHE ERGEBNISSE ZUM KFZ-VERKEHR 29
3.3.1 DISTERNICH 29
3.3.2 FRANGENHEIM 32
3.3.3 FROITZHEIM 33
3.3.4 GINNICK 35
3.3.5 GLADBACH 35
3.3.6 JAKOBWÜLLESHEIM 38
3.3.7 KELZ 39
3.3.8 LÜXHEIM 41
3.3.9 MÜDDERSHEIM 43
3.3.10 SIEVERNICH 45
3.3.11 SOLLER 46
3.3.12 VETTWEISS 47

4 FUßVERKEHR 51

4.1 DISTERNICH 52
4.2 FRANGENHEIM 54
4.3 FROITZHEIM 55
4.4 GINNICK 57
4.5 GLADBACH 60
4.6 JAKOBWÜLLESHEIM 62
4.7 KELZ 63
4.8 LÜXHEIM 66
4.9 MÜDDERSHEIM 67
4.10 SIEVERNICH 69
4.11 SOLLER 71
4.12 VETTWEIß 72
4.13 EXKURS: ZUM UMGANG MIT DEN ERKANNTEN MÄNGELN 76
4.13.1 ENGSTELLEN AUF DEN GEHWEGEN 76
4.13.2 MANGEL „KEIN GEHWEG“ / „LOSER BELAG“ 78

4.13.3 FAZIT 80

5 ERGEBNISSE DER BÜRGERBETEILIGUNG 81

5.1 DISTERNICH 81
5.2 FRANGENHEIM 81
5.3 FROITZHEIM 81
5.4 GINNICK 83
5.5 GLADBACH 83
5.5.1 ANREGUNGEN AUS DER BÜRGERINFORMATION UND STELLUNGNAHME AUS SICHT DER VERKEHRSPLANUNG 83
5.6 JAKOBWÜLLESHEIM 86
5.7 KELZ 86
5.8 LÜXHEIM 87
5.9 MÜDDERSHEIM 87
5.10 SIEVERNICH 87
5.11 SOLLER 88
5.12 VETTWEIß 88
5.13 AUS DER BÜRGERBETEILIGUNG ABZULEITENDE MAßNAHMEN IM FUßGÄNGER- UND KFZ-VERKEHR 89
5.13.1 GENERELLE EMPFEHLUNGEN FÜR ALLE ORTSTEILE: 89
5.13.2 EMPFEHLUNGEN IM KFZ- UND FUSSVERKEHR FÜR DIE ALLE ORTSTEILE (ALPHABETISCH SORTIERT): 90

6 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV) 96

6.1 BESTANDSANALYSE DES ÖPNV 96
6.1.1 BESCHREIBUNG DES AKTUELLEN VERKEHRSANGEBOTS 96
6.1.2 PRÜFUNG DER ERSCHLIEßUNGSWIRKUNG DES ÖPNV IN DEN ORTSTEILEN 99
6.2 PLANUNG IM BEREICH ÖPNV 107
6.2.1 ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DES AKTUELLEN VERKEHRSANGEBOTS 107
6.2.2 MAßNAHMEN IM BEREICH ÖPNV 107
6.3 HALTESTELLENINFRASTRUKTUR 109

7 ANHANG 111

7.1 MAßNAHMEN ZUM RADVERKEHR MIT BEWERTUNG DER PRIORITÄT 111

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes

Die Gemeinde Vettweiß hat ein Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben, um für alle Verkehrsträger eine integrierte Gesamtstrategie erarbeiten zu lassen.
Hierzu wurden zu allen Verkehrsträgern Bestandsaufnahmen der vorhandenen Verkehrsstrukturen mit Stärken, Mängeln und Chancen durchgeführt.
Zu der Bestandserfassung gehörten Bürgerinformationsveranstaltungen, in denen die Bürgerinnen und Bürger ihre Sicht auf Verkehrsprobleme, Wünsche und Anregungen formulieren konnten.

Mit einer vertieften Bearbeitung des Fahrrad- und Pedelecverkehrs, des Fußverkehrs und der Belange des ÖPNV lag der Arbeitsschwerpunkt im Bereich der klimafreundlichen Verkehrsarten.
Beim Kfz-Verkehr wurde nach der Bestandsaufnahme und der Bürgerbeteiligung deutlich, dass dieser im Wesentlichen in seiner belastenden Wirkung wahrgenommen wird. So steht bei einzelnen Netzergänzungen im Kfz-Verkehr dann auch die erhoffte entlastende Wirkung eher im Vordergrund als eine gewünschte bessere Erreichbarkeit von bestimmten Zielen im Netz.

1.2 Vorgehensweise

Eine umfassende Bestandsaufnahme, Gespräche mit Schlüsselpersonen in der Verwaltung und eine dezentrale Bürgerinformationsveranstaltungen für alle Ortsteile bildeten die Grundlage für die konzeptionelle Arbeit.

Es folgt die Bewertung von während der Bestandsaufnahme erkannten Mängeln bzw. der Hinweise aus der Bürgerbeteiligung mit anschließender Einordnung der Relevanz der Maßnahmen und die Erarbeitung von Lösungen.

Es wurde Wert darauf gelegt, dass der Gemeinde konkrete Maßnahmenlisten vorgelegt werden die - teils zusätzlich nach Prioritäten sortiert – als Aufgabenstellung für die nächste Dekade umgesetzt werden können. Auf diese Weise ist einerseits ein klares Verwaltungshandeln möglich, andererseits kann mit Hilfe einer Prüfung der Abarbeitungsfortschritte eine Erfolgskontrolle stattfinden.

1.3 Grundlagen zur Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Vettweiß besteht gemäß Datensätzen vom KDVZ Frechen statistisch betrachtet aus 11 Ortsteilen. Im Folgenden wurde der Ortsteil Frangenheim separat betrachtet, so dass im Mobilitätskonzept 12 Ortsteile behandelt werden.

Ortsteil	Einwohner
Disternich	677
Froitzheim	781
Ginnick	356
Gladbach	694
Jakobwüllesheim	807
Kelz	1163
Lüxheim	454
Müddersheim	705
Sievernich	493
Soller	776
Vettweiß	2920
	https://offenedaten.kdvz-frechen.de

Tabelle 1: Bevölkerungsverteilung auf die Ortsteile. Der Ort Frangenheim findet in der Auflistung des kommunalen Rechenzentrums keine separate Berücksichtigung, wurde jedoch im Mobilitätskonzept als eigener Ortsteil behandelt.

Vettweiß ist flächenmäßig verhältnismäßig groß. Im Kreis Düren ist Vettweiß mit 83 km² eine der größten Kommunen. Nur Jülich (90 km²), Hürtgenwald (88 km²) und Düren (85 km²) sind größer. Daraus ergeben sich relativ weite Wege zwischen den Ortsteilen und dem Hauptort.
Die Kreisstadt Düren ist durch die Randlage im Kreisgebiet funktional nicht das eindeutige Mittelzentrum für Vettweiß. Es gibt geographisch teilweise die Orientierung nach Düren und Kreuzau, in südlichen Ortsteilen aber auch eine stärkere Orientierung nach Euskirchen oder Zülpich.

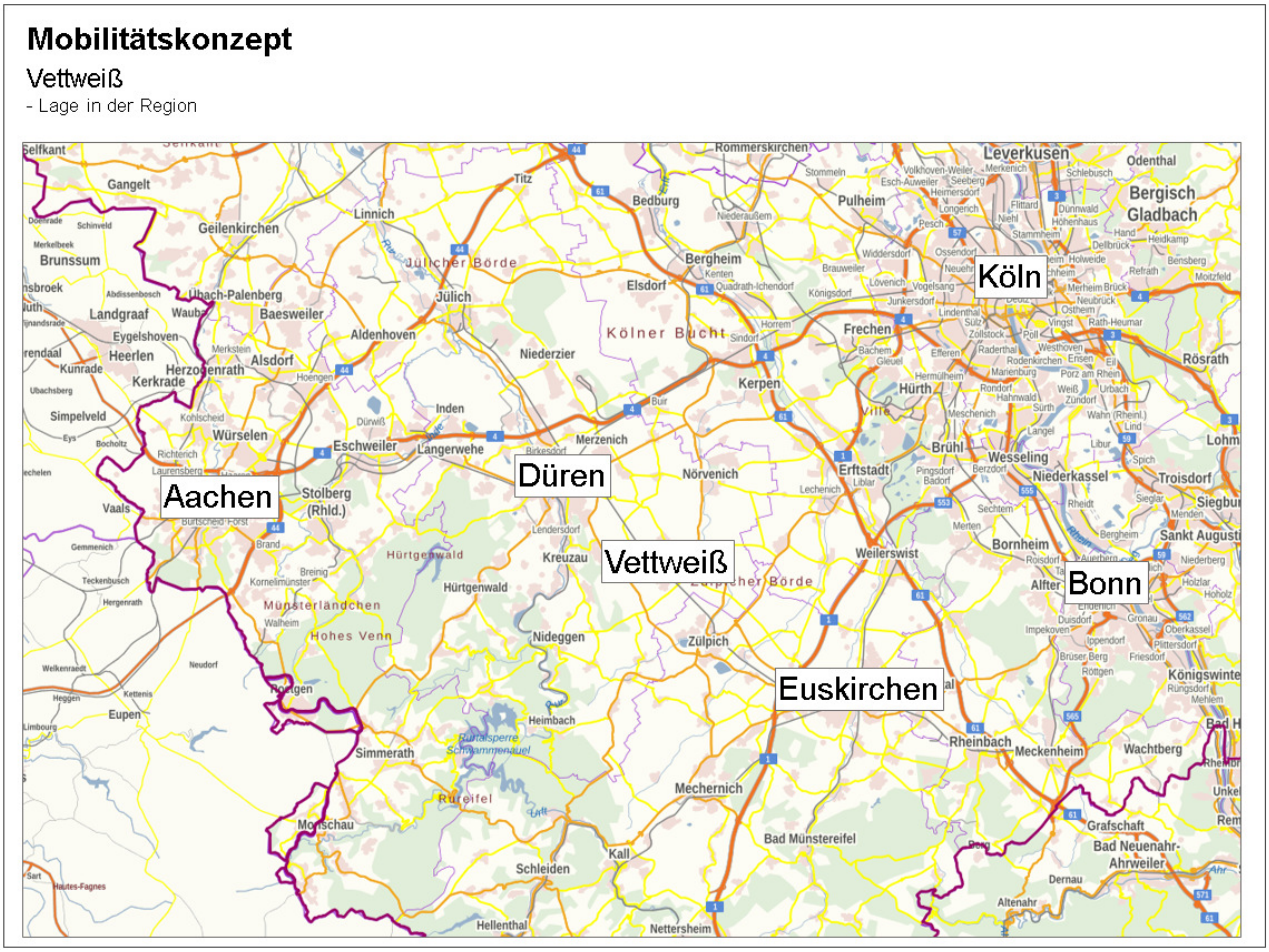

Abbildung 1: Lage der Gemeinde Vettweiß in der Region

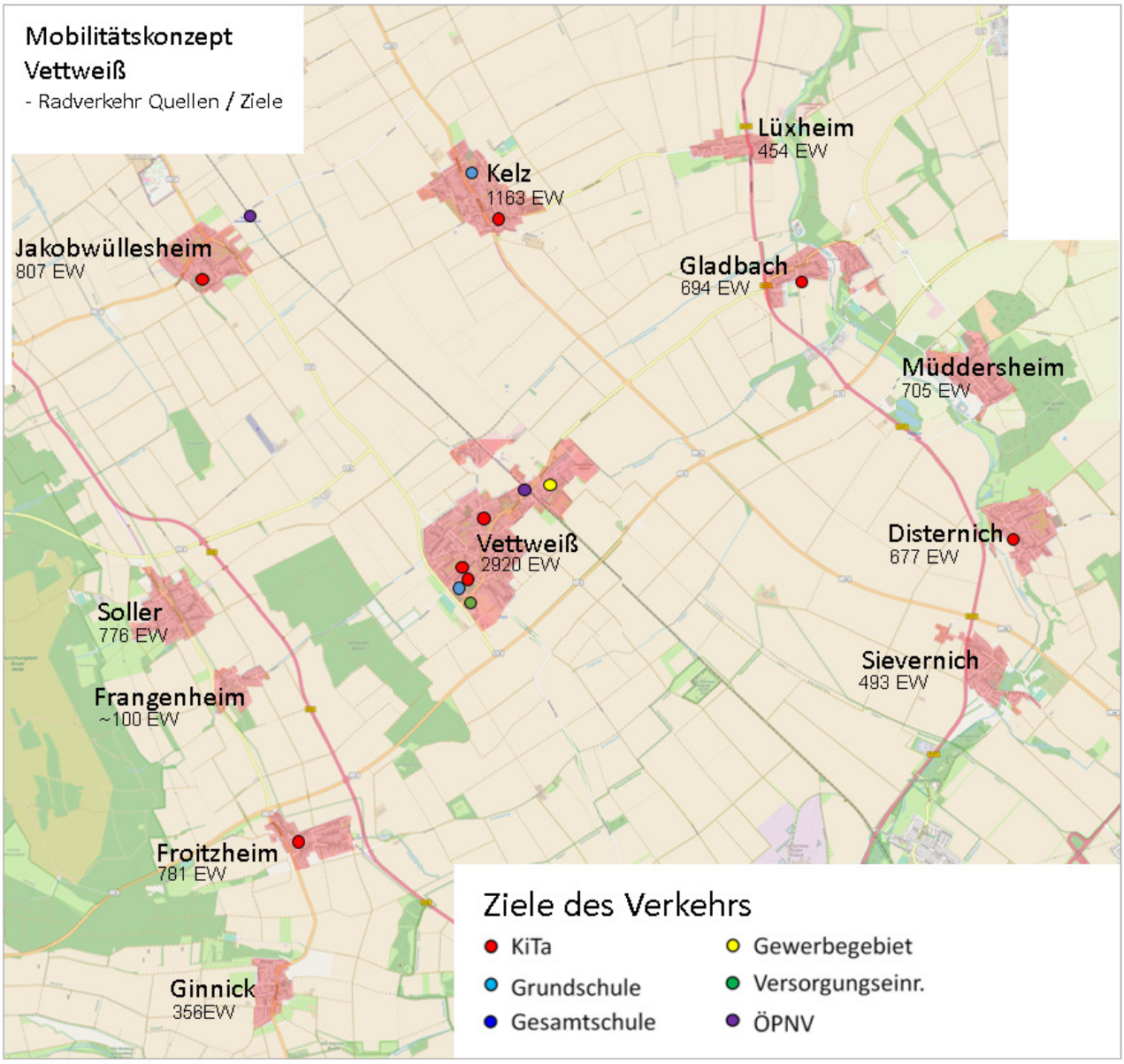

Abbildung 2: Siedlungsstruktur und Lage wichtiger Quellen und Ziele in der Gemeinde Vettweiß

2 Radverkehrskonzept

2.1 Richtlinie als Planungsleitfaden

Der Baustein „Radverkehr“ im Mobilitätskonzept Vettweiß wird basierend auf dem in der Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) beschriebenen Planungsablauf erarbeitet.

Um den Ausbau der Radwege zu priorisieren, ist es gemäß ERA 2010 zweckmäßig zunächst die Quellen und Ziele des Radverkehrs zu betrachten und so ein Luftlinien- oder „Wunschliniennetz“ zu entwickeln. Die Stärke der zu erwartenden Nachfrage zwischen den Quellen und Zielen wird aus der Einwohnerzahl und der Anzahl sowie Qualität der Struktureinrichtungen in den Ortsteilen abgeleitet.

In den Korridoren des Wunschliniennetzes wird eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Es werden die vorhandenen Strecken und Knoten hinsichtlich ihrer Befahrbarkeit für den Radverkehr geprüft. Dabei werden erkennbare Sicherheitsmängel, qualitative Mängel und etwaige Lücken im Radverkehrsnetz erhoben und dokumentiert.

Aus den Wunschlinien, der Bestandsanalyse und der Bedeutung der Relationen wird ein Netzkonzept (Radverkehrsnetz) entwickelt.

Entlang der Routen des Radverkehrsnetzes werden aus den ermittelten Mängeln und Netzlücken Maßnahmen abgeleitet. Die Maßnahmen werden entsprechend ihrer Lage im Netz gewichtet und mit einer Priorisierung bewertet.

Das vorliegende Konzept verfolgt hierbei zwei Stoßrichtungen. Zum einen soll das Radverkehrsnetz insgesamt verbessert werden, da Lücken im Netz, Sicherheitsmängel und allgemeine Qualitätsmängel Widerstände für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel darstellen. Des Weiteren sollen der Gemeinde Vettweiß aber auch konkrete Hinweise gegeben werden, mit welchen Maßnahmen eine effektive Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit erreicht werden kann.

Daher werden Maßnahmen definiert und es findet die Einstufung der Maßnahmen in eine Prioritätenreihung statt. Es sollten also diejenigen Maßnahmen kurzfristig angegangen werden, die besonders hohe Potenziale bei vergleichsweise geringem Aufwand versprechen. Es kann aber auch eine Maßnahme sinnvollerweise vorgezogen werden, wenn aus anderen Gründen (Kanalsanierung, Arbeit an anderen Infrastrukturen wie Strom- oder Gasleitungen) im Gemeindegebiet Arbeiten durchgeführt werden.

2.2 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Die Bewertung der Quellen und Ziele des Radverkehrs geschieht über die Auswertung vorhandener Daten sowie die Lage im Raum (Gravitationseffekte). Zu einigen wünschenswerten Grundlagen liegen leider keine Daten vor, beispielsweise zu den Ein- und Auspendlern von und nach Vettweiß. Diese sind zwar „global“ vorhanden, es fehlen aber differenzierte Daten mit Bezug auf die Ortsteile.
Detaillierte mengenmäßige Informationen über die Verteilung von Arbeitsplatzverteilung oder Einzelhandelseinrichtungen sind nicht vorhanden, für die hier verfolgten Zwecke reicht jedoch die Ermittlung von Aufkommensschwerpunkten mittels punktueller Darstellung des Potenzials im Einzelhandels-, Gewerbe und Dienstleistungssektor.
Sehr wichtige Ziele des Radverkehrs stellen Bildungseinrichtungen dar. Schulen und Kindertageseinrichtungen werden täglich – teils mehrfach - angefahren. Gelingt es, durch attraktive und sichere Fuß- und Radverkehrsnetze, dass Schülerinnen und Schüler diese Wege selbstständig oder begleitet durch Eltern per Rad durchführen, kann Kfz-Verkehr in diesen sensiblen Bereichen vermieden werden. Die Verteilung der beschriebenen Quellen und Ziele des Radverkehrs sind in der nachfolgenden Karte plakativ dargestellt.

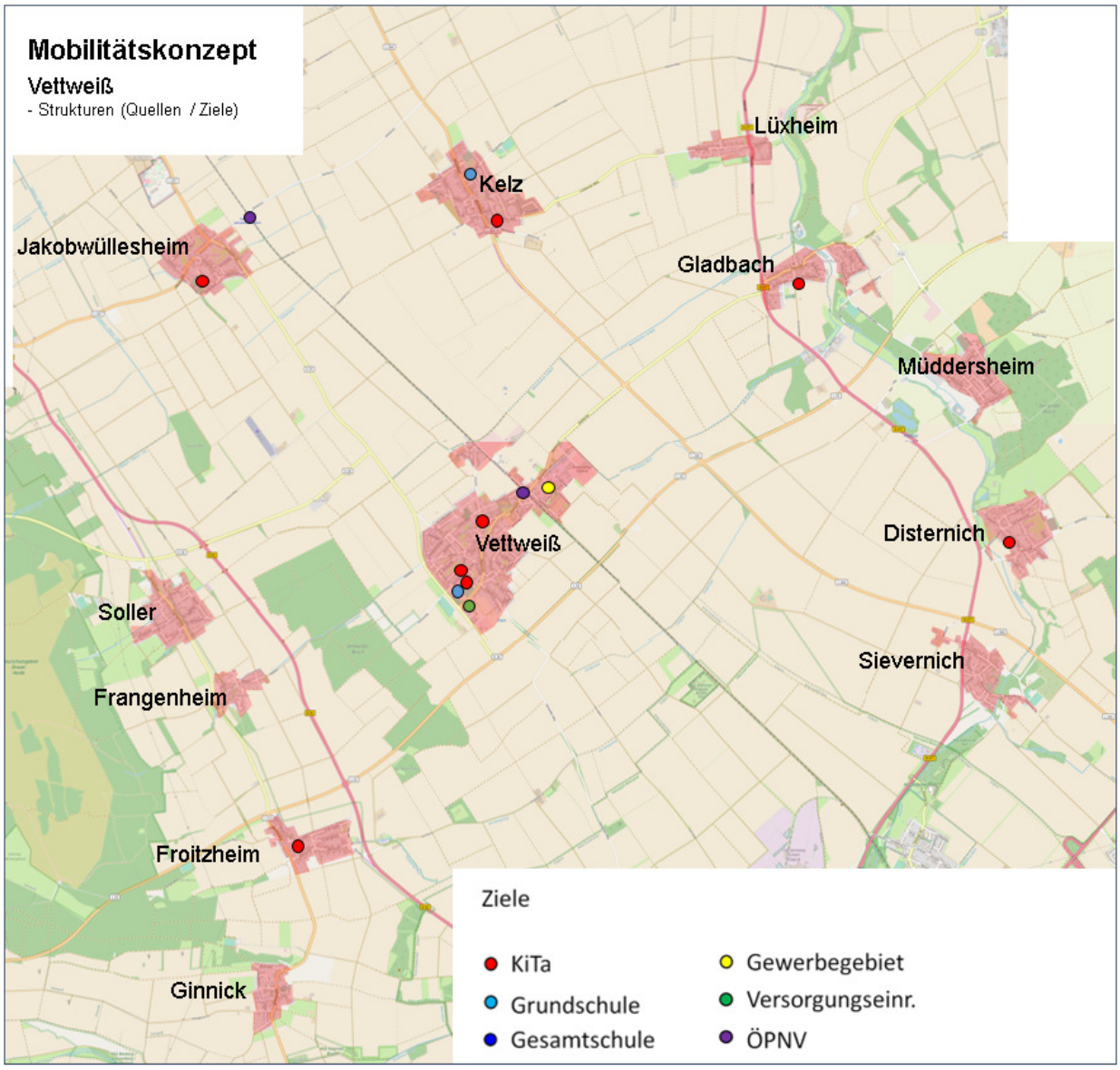

Abbildung 3: Bedeutung der Quellen und Ziele des Radverkehrs in der Gemeinde Vettweiß

Quellseitig sind im Wesentlichen die Einwohnerzahlen verteilt auf die Ortsteile als wichtigste Größe anzusehen.
Zielseitig werden Bildungseinrichtungen (Kindertageseinrichtungen, Schulen), Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtung sowie Arbeitsplatzschwerpunkte (Gewerbegebiete) erfasst. Relevante Ziele des Radverkehrs sind auch die Zugangsstellen zum hochwertigen ÖPNV. In Vettweiß sind dies die Bahnhaltepunkte Jakobwüllesheim und Vettweiß.

Quellen und Ziele außerhalb des Stadtgebietes werden berücksichtigt, wenn sie eine Relevanz für den Radverkehr besitzen. Dies gilt für die Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen Zülpich und Düren. Durch die Kombination aus Quellen und Zielen ergibt sich eine bestimmte Relevanz der Route für einen hochwertigen Ausbau. Diese Relevanz ist naturgemäß auf dem Zulauf von einem kleinen Ortsteil nach Vettweiß wichtiger als zwischen zwei kleinen Ortsteilen. Die folgende Tabelle fasst die Erkenntnisse aus den grafischen und tabellarischen Darstellungen entsprechend zusammen und zeigt auf, wie die einzelnen Ortsteile diesbezüglich bewertet werden. Die bedeutenderen Ortsteile werden mit der Kennziffer 1 belegt; abgestuft wird bis hinunter zur Ziffer 3.

Ortsteil	Quelle (Wohnen)	Ziele	**Kategorie**
Vettweiß	2920	7	**1**
Kelz	1163	1	**1**
Jakobwüllesheim	807	2	**2**
Froitzheim	781	1	**2**
Soller	776		**2**
Müddersheim	705		**2**
Gladbach	694	1	**2**
Disternich	677	1	**2**
Sievernich	493		**3**
Lüxheim	454		**3**
Ginnick	356		**3**
Frangenheim	100		**3**
	Einwohnerzahlen lt. https://offenedaten.kdvz-frechen.de		

Abbildung 4: Definition einer Gewichtung der Ortsteile im Radverkehrsnetz auf Basis der Bedeutung von Quellen und Zielen

Das Ergebnis entspricht trotz der differenzierten Zielbetrachtung im Wesentlichen der Größe und Bedeutung - insbesondere der Einwohnerzahl - der betrachteten Ortsteile. In eine Kartendarstellung übertragen stellt sich somit die Bedeutung und Lage der Siedlungsschwerpunkte wie folgt dar.
Ergänzt wird die Darstellung durch die wichtigsten Ziele außerhalb der Gemeinde Vettweiß.

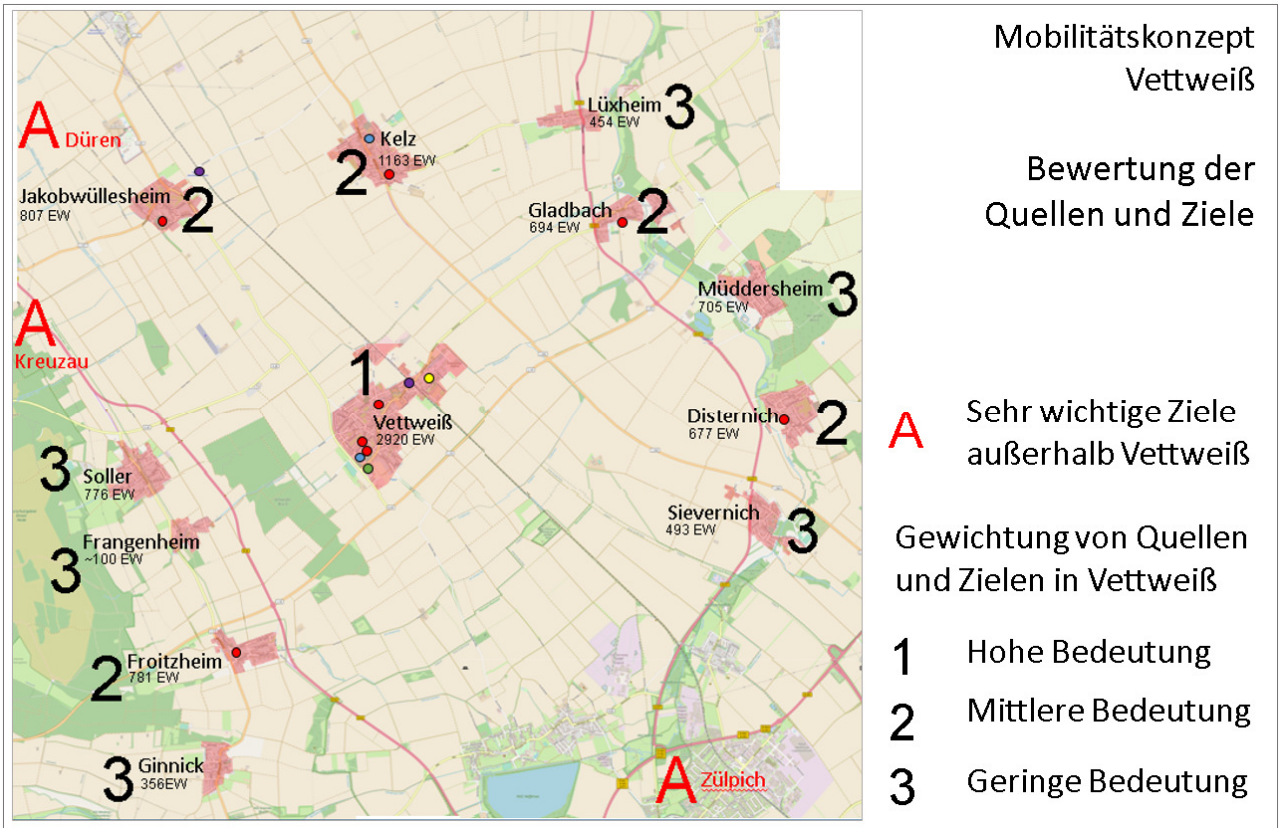

Abbildung 5

2.3 Aufbau des Radverkehrsnetzes mit Hilfe des „Wunschliniennetzes“

Jede Wunschlinie wird hinsichtlich ihrer Bedeutung einer Bewertung unterzogen. Diese Bewertung hängt von der Gewichtung von Quelle und Ziel ab. Bezogen auf die einzelnen Wunschlinien ergibt sich somit das in Abbildung 6 dargestellte Bild. Die farbliche Darstellung der Wunschlinie / Luftlinie gibt die Bedeutung der Verbindung wieder. Daraus ergibt sich eine stärkere oder schwächere Anforderung an die Qualität der Infrastruktur auf den jeweiligen Routen. Es lässt sich im weiteren Verlauf der Plankonkretisierung auch eine mögliche Priorisierung ableiten.
Im Rahmen der Bestandsaufnahme, der Analyse und den Maßnahmenvorschlägen zur Mängelbeseitigung und Schaffung neuer Qualitäten werden alle Wunschlinien – unabhängig von ihrer Einstufung - gleich intensiv bearbeitet.
Im nachfolgenden Kapitel werden die Bestandsaufnahme, die Analyse und die Entwicklung von Maßnahmen detailliert und für jede Route einzeln beschrieben. Die Darstellung in Abbildung 5 zeigt das Ergebnis einer Kombination der Größe der Quellen des Verkehrs (Einwohnerzahlen) der zielseitigen Bedeutung (Anzahl und Wichtigkeit der Ziele) und die daraus resultierende Wertigkeit der Verbindung

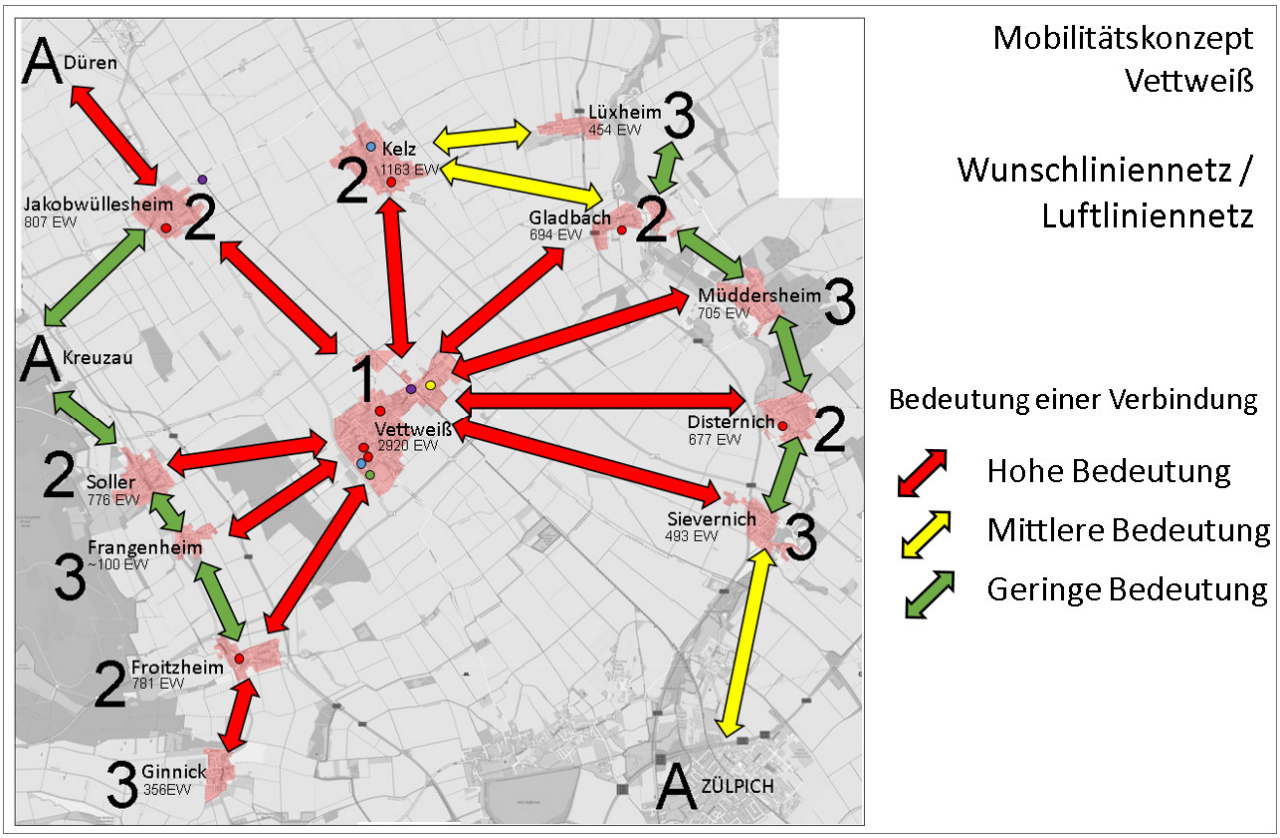

Abbildung 6

2.4 Bestandsaufnahme und Mängelerfassung

2.4.1 BEREISUNG BEREISUNG

Für alle Wunschlinien wurde ein „Korridor“ mit möglichen sinnvollen Wegeverbindungen gebildet. Auf diesem Korridor wurde sämtliche in Frage kommenden Teilstrecken und Wege mittels Bereisung und kartographischer Analysen auf seine Eignung als Radroute geprüft. Ziel der Eignungsprüfung war die Definition einer oder mehrerer Hauptrouten, auf die die Wunschlinie umgelegt werden kann.

2.5 Umlegung des Wunschliniennetzes auf Routen

2.5.1 SIEVERNICH – ZÜLPICH

Zülpich ist für die Sievernicher Bevölkerung der Ort, der auf dem kürzesten Weg Versorgungseinrichtungen und einen Anschluss an das Bahnnetz erreichbar macht.

Die in Abbildung 7 rot gestrichelt dargestellte Route wird aufgrund der sozialen Sicherheit, die sie bietet, als Alltagsroute definiert. Die Alternativroute ist wegen ihrer Streckenführung abseits der Hauptverkehrsstraßen angenehmer zu befahren, es mangelt jedoch an sozialer Kontrolle. Für beide Routen werden Maßnahmen entwickelt und empfohlen, die die Verkehrssicherheit und den Komfort der Befahrbarkeit erhöhen werden.

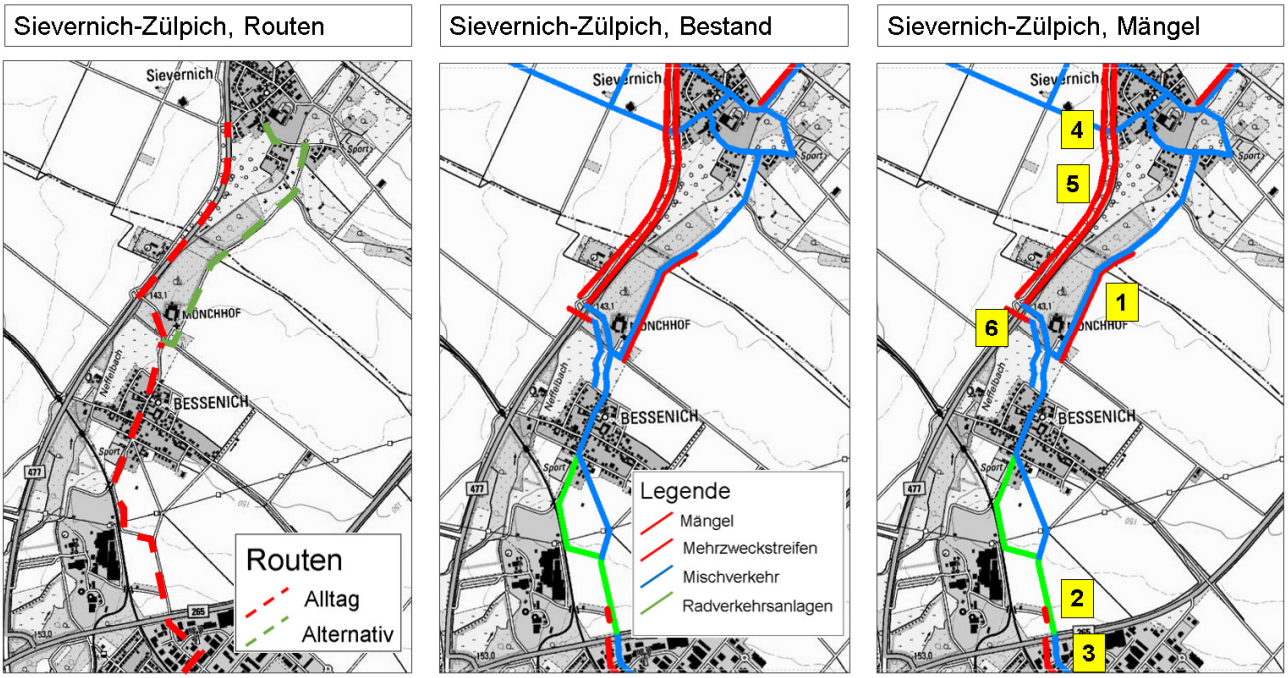

Abbildung 7: Verbindung Sievernich – Zülpich in der Radverkehrskonzeption für das Mobilitätskonzept Vettweiß

2.5.2 DISTERNICH / MÜDDERSHEIM / SIEVERNICH – VETTWEISS

Die drei Routen für die Verbindung der Ortsteile Disternich, Müddersheim und Sievernich mit dem Hauptort Vettweiß werden teilweise gebündelt.
Da die Führung über Wirtschaftswege hier komfortabel und ohne „Angsträume“ möglich ist, werden keine zusätzlichen Alternativen entlang von Hauptverkehrsstraßen von Kfz gewählt.

Im Wesentlichen liegen die Routen auf Wirtschaftswegen. Problemstellen sind in allen Fällen die Knotenpunkte mit den überörtlichen Straßen L 264 und B 477. An den Knotenpunkten fehlen Querungshilfen noch vollständig. Bei der Anlage von Querungshilfen ist eine sorgfältige Planung erforderlich. Damit die Mittelinseln angenommen werden, müssen sie attraktiv für den Radverkehr sein. Sie dürfen allerdings den saisonal bedeutenden landwirtschaftlichen Verkehr nicht beeinträchtigen.

Im Streckenverlauf der Wirtschaftswege muss im Begegnungsfall in der Regel auf das Bankett ausgewichen werden. Es ist zu prüfen, ob durch die Anlage von Ausweichstellen Abhilfe geschaffen werden kann. Im Zuge von Hauptrouten des Radverkehrs (hier auf dem Abschnitt, auf dem die drei Routen gebündelt verlaufen) könnte eine solche Maßnahme getestet werden.

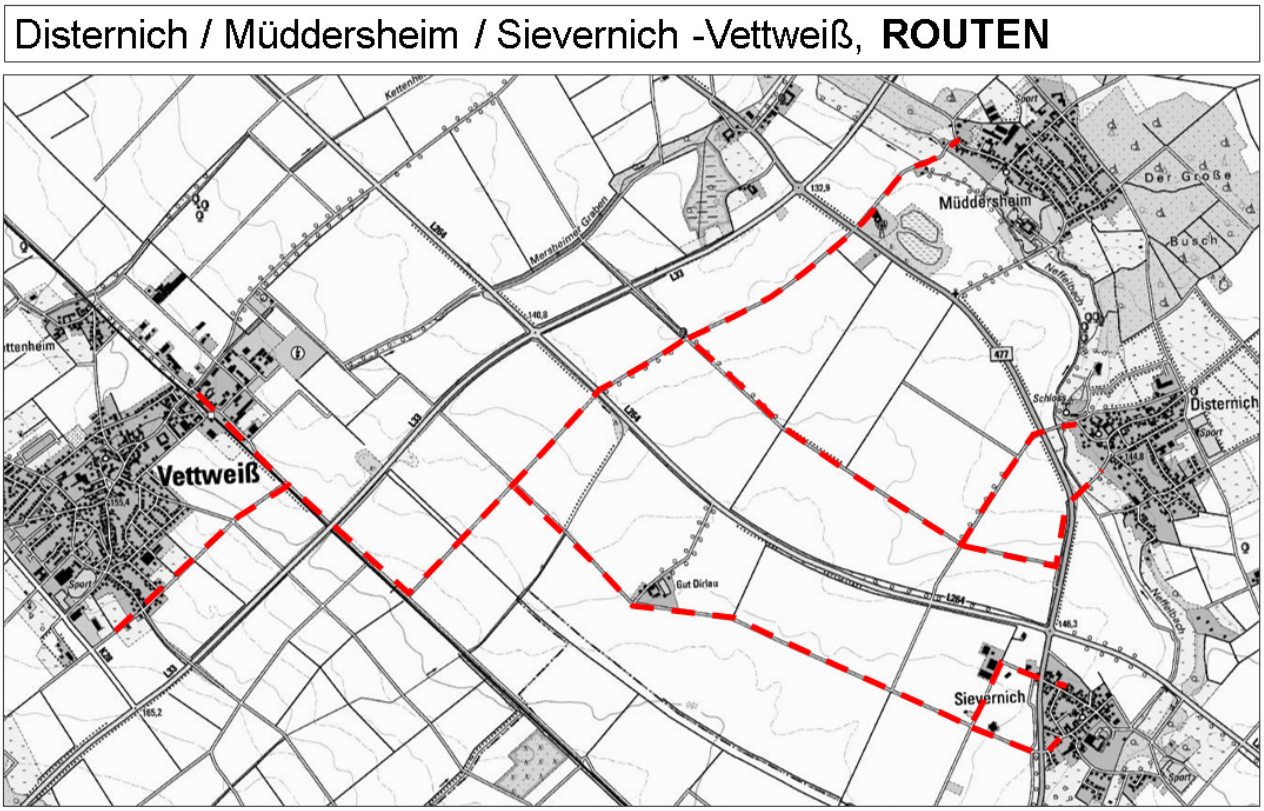

Abbildung 8: Routenempfehlungen

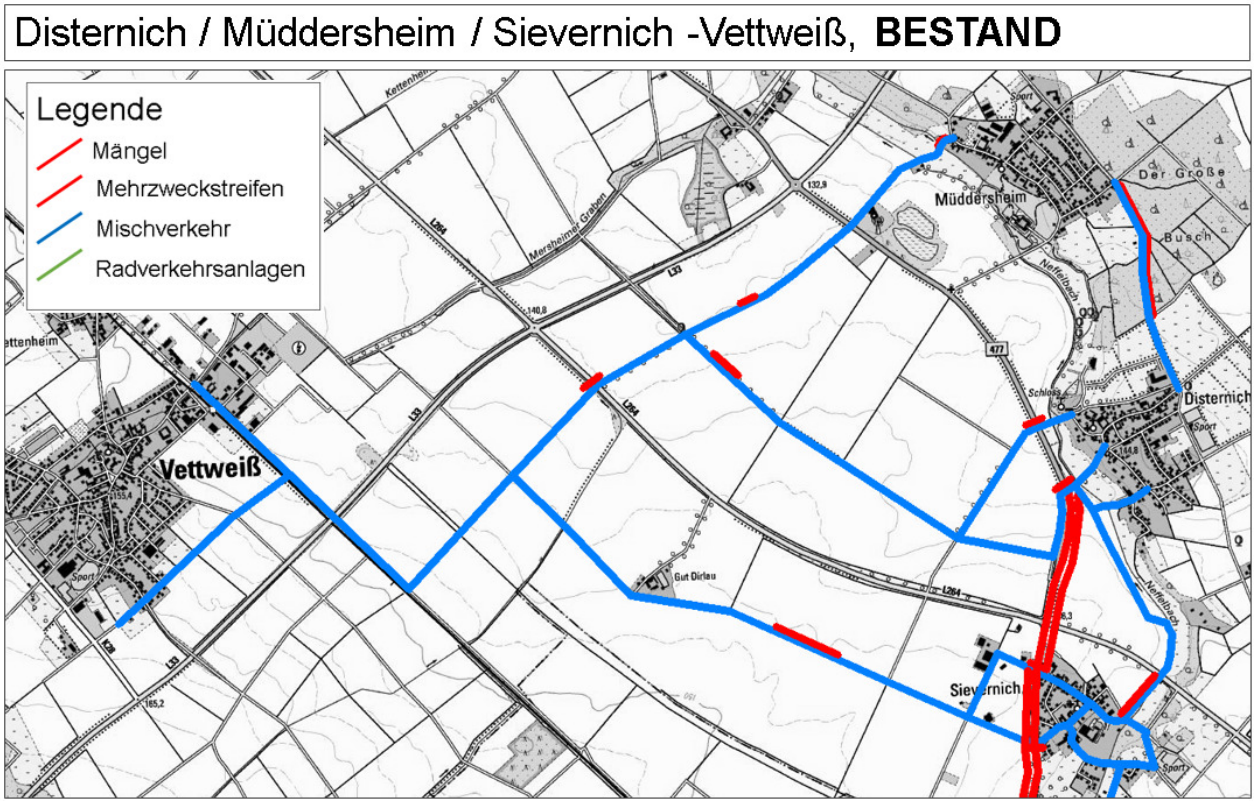

Abbildung 9: Bestandssituation mit Netzcharakteristik und Mangelpunkten

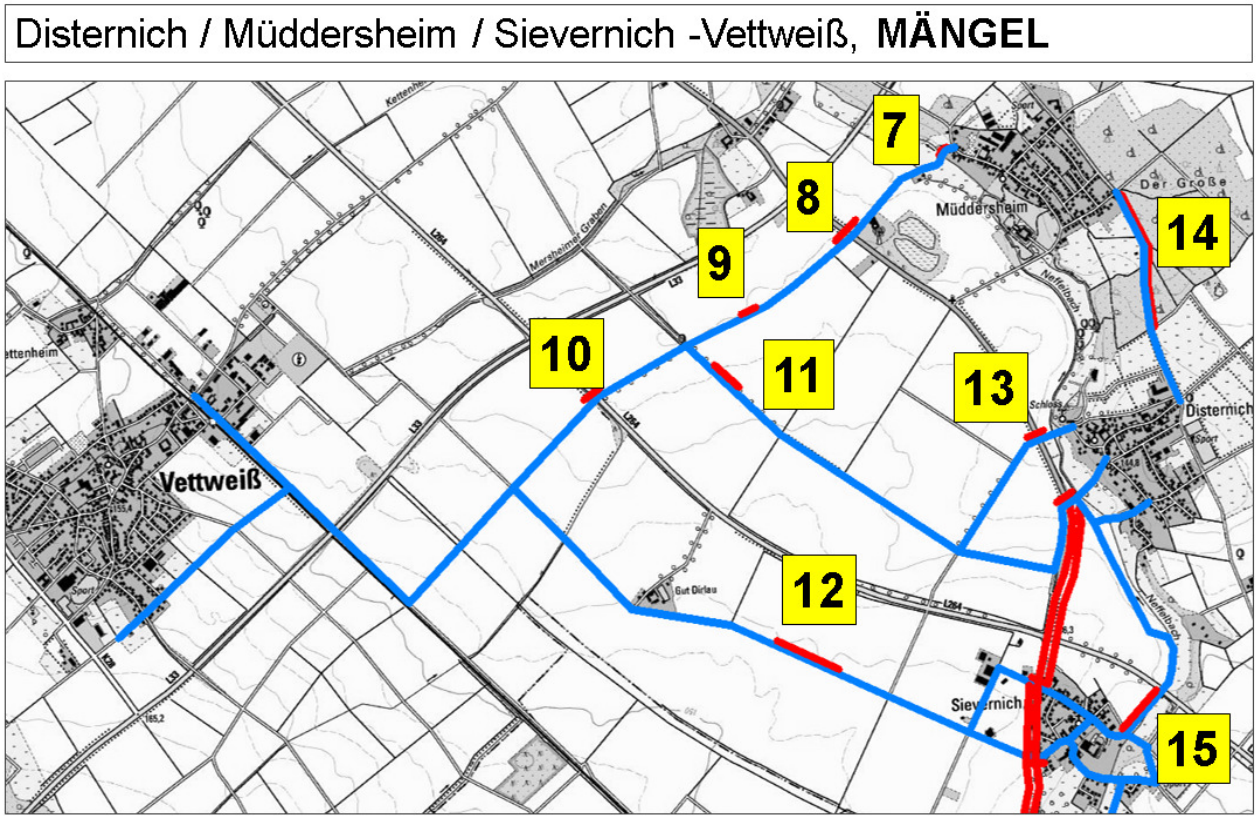

Abbildung 10: Mangelpunkte entlang der Radrouten mit Nummerierung der Maßnahmen (siehe Kapitel 2.6 und Anhang)

2.5.3 FRANGENHEIM / FROITZHEIM / GINNICK / SOLLER – VETTWEISS

Es bietet sich aufgrund der Lage im Raum und der Gegebenheiten an, die vier Ortsteile über eine gemeinsame Achse an den Hauptort anzubinden. Es gibt eine radverkehrsfreundliche Nord-Süd-Verbindung östlicher der Ortsteile Froitzheim, Frangenheim und Soller. Dieser Weg bindet auf Höhe Frangenheim an den gut befahrbaren Waldweg nach Vettweiß an, der die B 56 kreuzungsfrei quert. Die Nord-Süd-Verbindung quert nördlich von Froitzheim auch die L 33 kreuzungsfrei, so dass bis auf zwei Problembereiche eine komfortable und verkehrssichere Verbindung bereits vorhanden ist.

Einer der Konflikte besteht bei der Anbindung Ginnicks an die Nord-Süd-Strecke. Hier ist die Nutzung der L 211 auf ca. 600 m im Mischverkehr erforderlich. Die L 211 ist vergleichsweise schwach befahren, aber eine Separation des Radverkehrs wäre hier dennoch wünschenswert, da das subjektive Gefühl der Verkehrssicherheit eine große Rolle bei der Nutzungsentscheidung für das Fahrrad spielt.

Der andere Konflikt betrifft die Querung der K 28 am Ortsrand von Vettweiß. Die Querungsstelle liegt im Bogen und wird von den Bürgern in den Informationsveranstaltungen übereinstimmend als problematisch beschrieben, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits zu schnell sei und diese obendrein von Kfz regelmäßig überschritten werde.

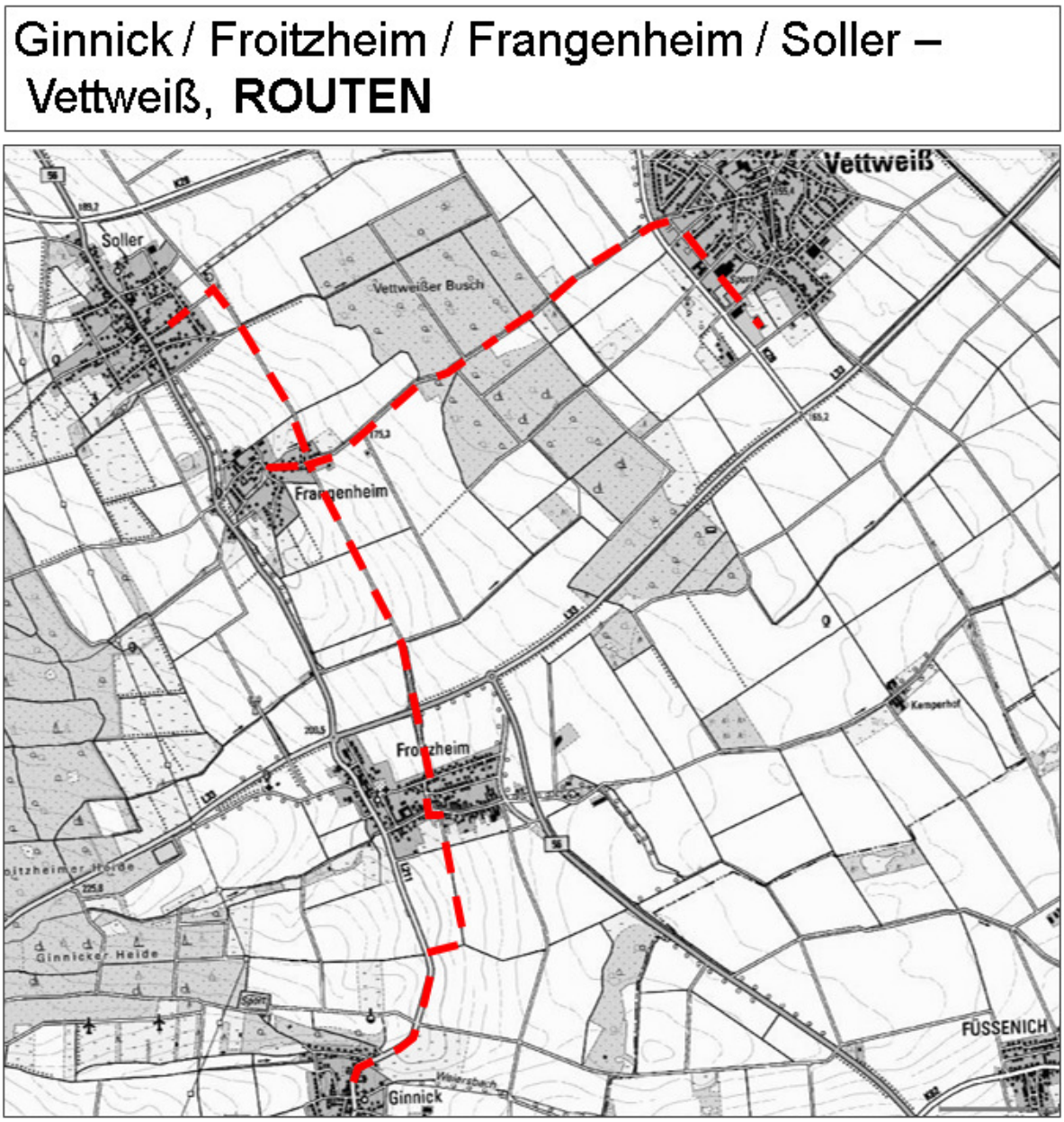

Abbildung 11: Routenempfehlungen

Der Abbildung 11 kann die beschriebene Routenführung aus den vier Ortsteilen in den Hauptort gut entnommen werden. Der Verkehr aus den Ortsteilen wird über die Nord-Süd-Verbindung gesammelt und wird dann gebündelt über den Waldweg nach Vettweiß geführt.

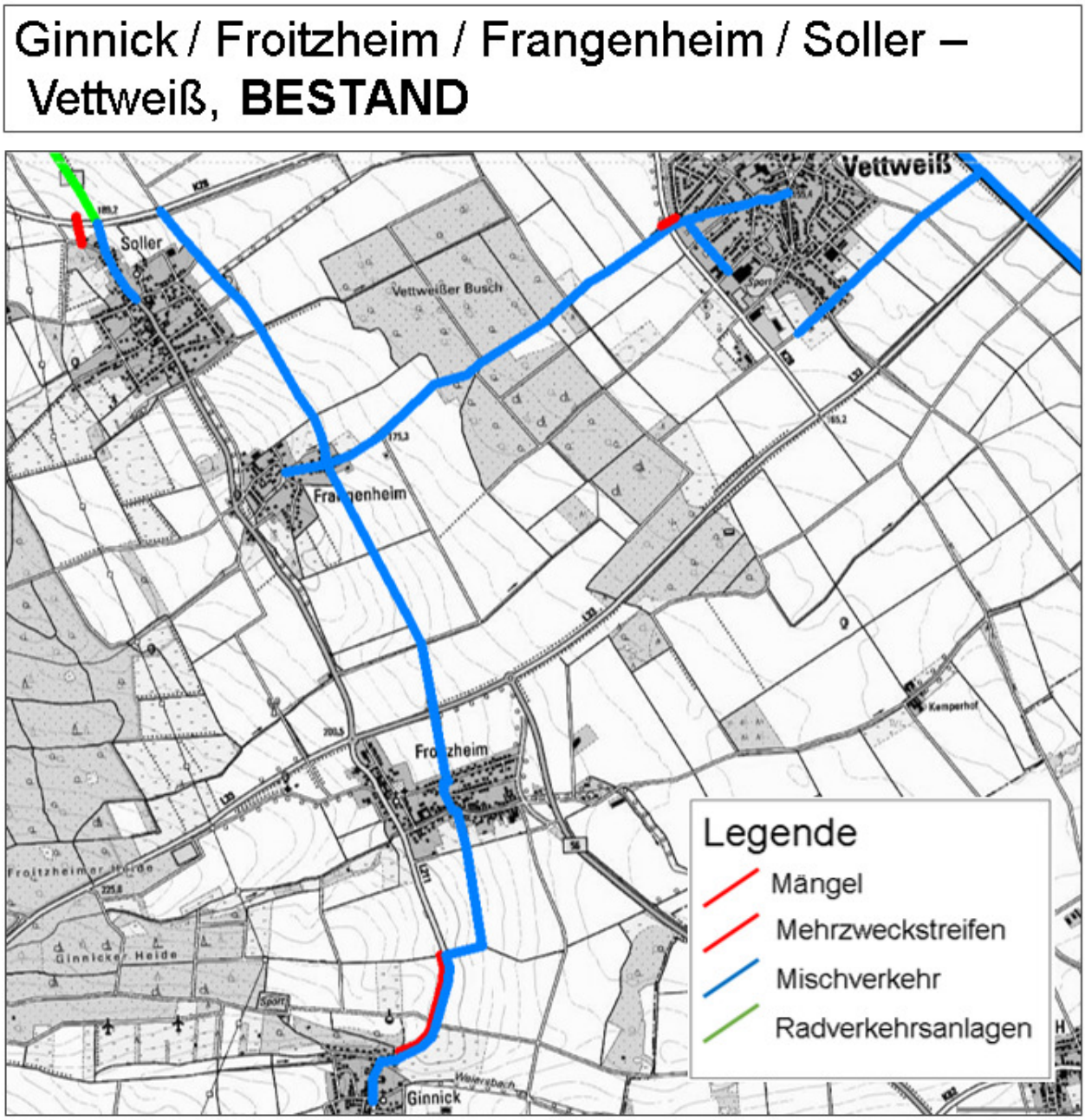

Abbildung 12: Bestandssituation mit Netzcharakteristik und Mangelpunkten

Abbildung 12 zeigt die vorhandene Infrastruktur. Blau dargestellt sind die im Mischverkehr befahrbaren Wege. Bis auf den rot markierten Streckenabschnitt nördlich von Ginnick ist das Fahren im Mischverkehr auf den Wirtschaftswegen und dem Waldweg sehr gut verträglich.

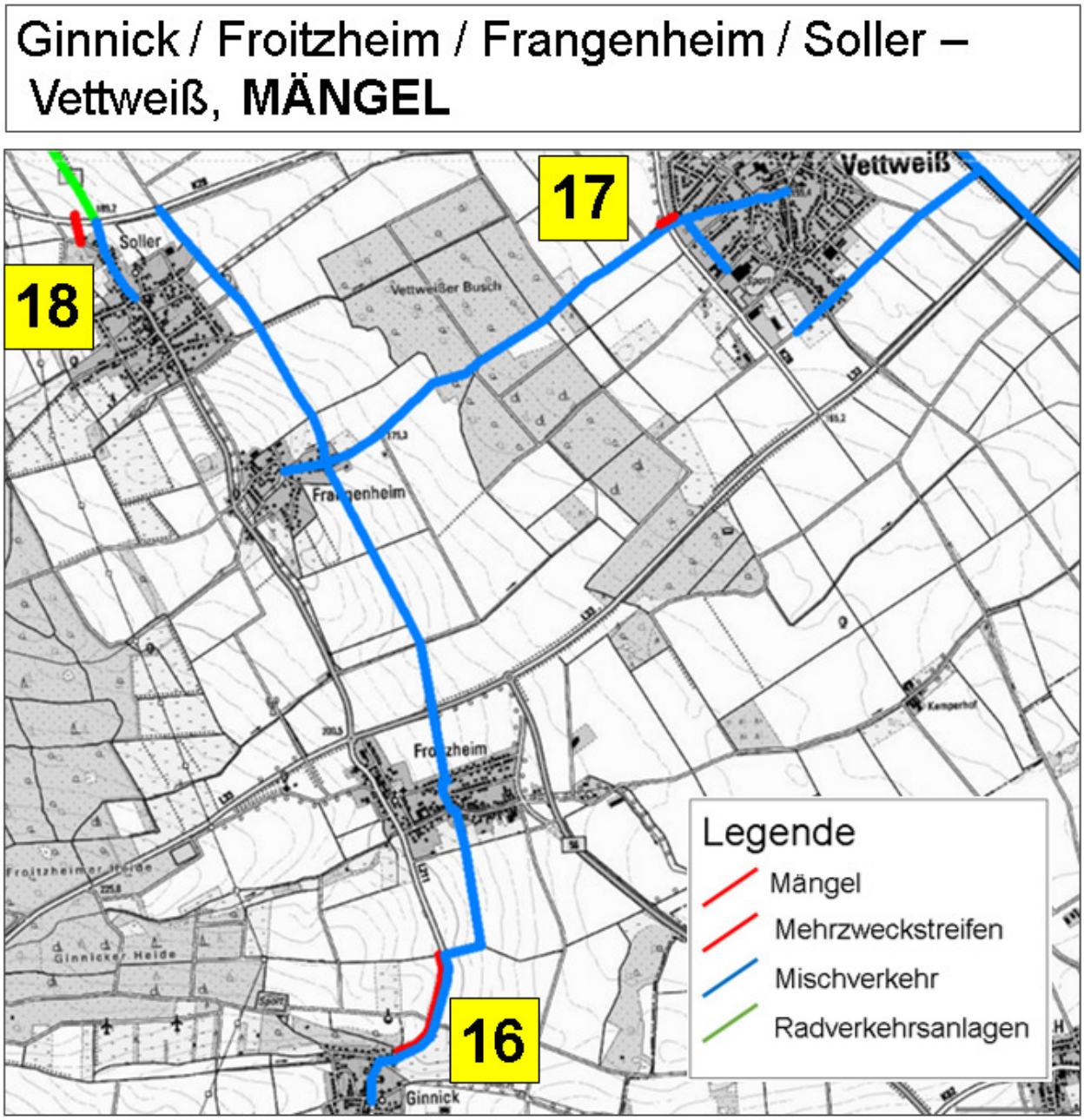

Abbildung 13: Mangelpunkte entlang der Radrouten mit Nummerierung der Maßnahmen (siehe Kapitel 2.6 und Anhang)

Die Anbindung der vier Ortsteile Frangenheim, Froitzheim, Ginnick und Soller an den Hauptort Vettweiß erfordert im Vergleich zu den bisher betrachteten Verbindungen sehr wenig Maßnahmen durch festgestellte Mängel. Im Verlauf der Verbindung nach Vettweiß liegen nur Mangel Nr. 16 und 17. Der in der Abbildung 13 ebenfalls dargestellte Mangel 18 betrifft eine andere Verbindung.

2.5.4 (FROITZHEIM / FRANGENHEIM / VETTWEISS –) SOLLER – KREUZAU

Die Verbindung in die Nachbarstadt Kreuzau ist aufgrund des etwas breiteren Angebots im Einzelhandel, der Freizeitangebote, der Bildungs- und Ausbildungsstätten sowie der Arbeitsplätze ein Ziel für den Radverkehr.

Die direkte Straßenverbindung (K 28) stellt den kürzesten Weg dar, verfügt jedoch nicht über begleitende Radverkehrsanlagen. Eine Alternativverbindung durch die Drover Heide existiert, ist jedoch nicht asphaltiert und es ist keine soziale Kontrolle gegeben. Es ist daher zu prüfen, ob entlang der K 28 die Anlage einer einseitigen Radverkehrsanlage möglich ist.

(Froitzheim / Frangenheim / Vettweiß -) Soller – Kreuzau, **ROUTEN**

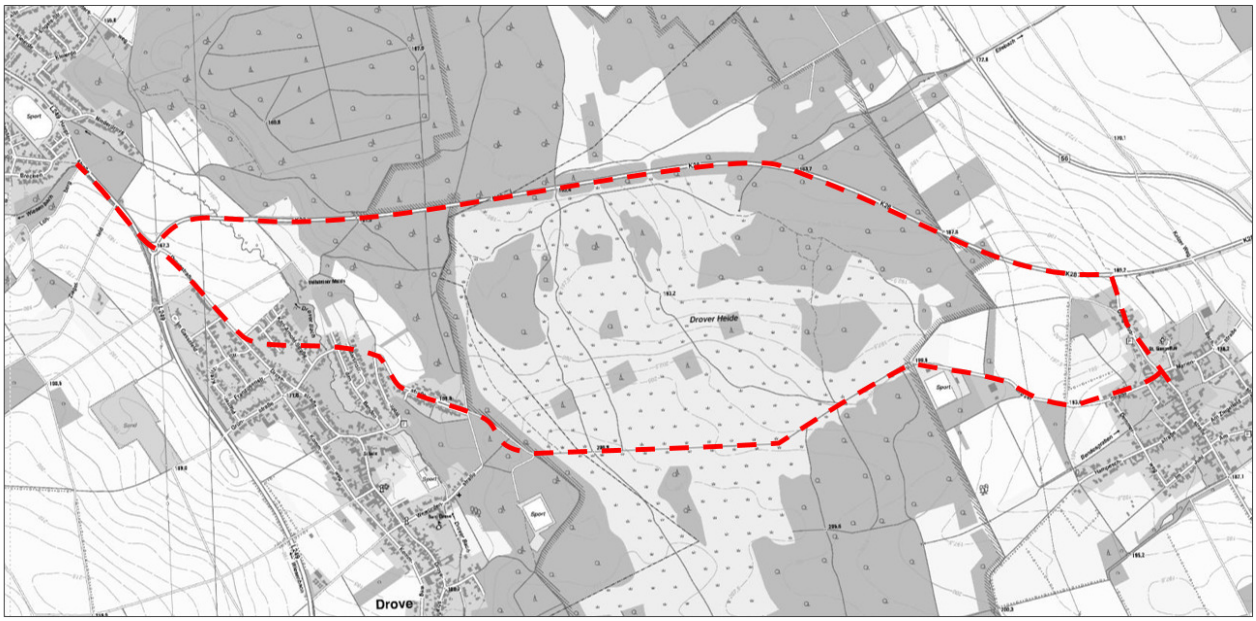

Abbildung 14: Routenempfehlungen

(Froitzheim / Frangenheim / Vettweiß -) Soller – Kreuzau, **BESTAND**

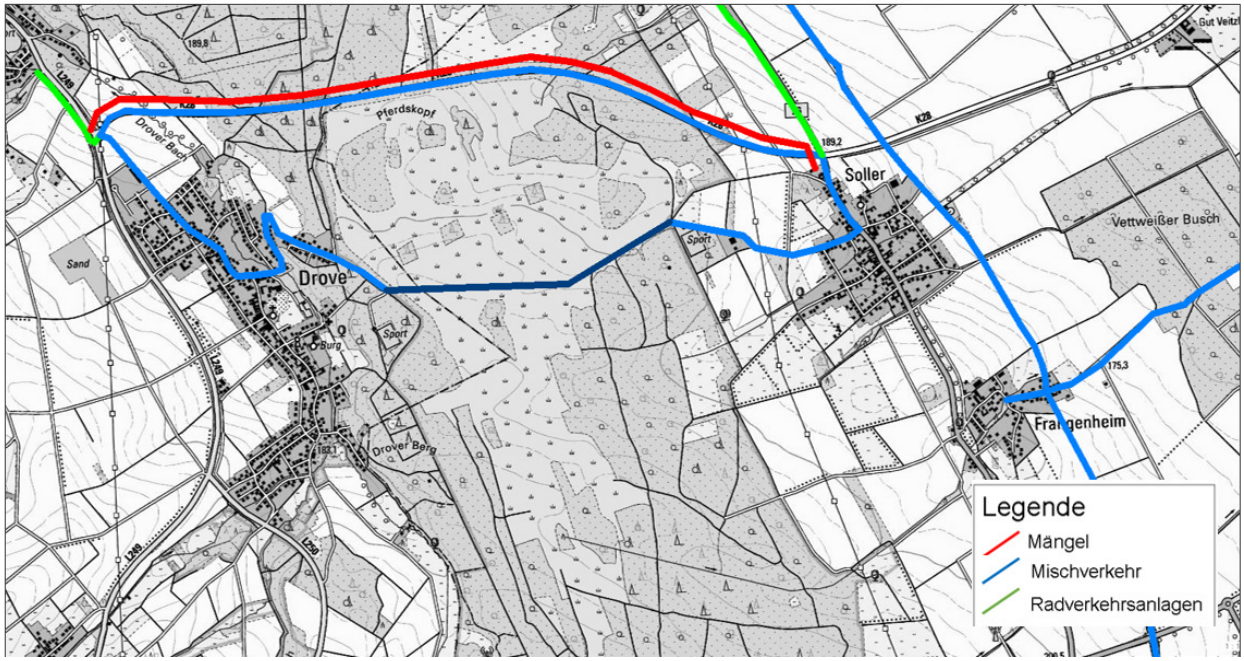

Abbildung 15: Bestandssituation mit Netzcharakteristik und Mangelpunkten

Der Zulauf von Vettweiß bzw. Frangenheim und Froitzheim ist Gegenstand von Kapitel 2.5.3, so dass hier nur der Streckenabschnitt Soller – Kreuzau behandelt wird. Bis auf die K 28 kann der Radverkehr auf Strecken mit verträglichem Mischverkehr (Wirtschafts- und Waldwege) abgewi-

ckelt werden. Die fehlenden Radverkehrsanlagen entlang der K 28 sind der einzige Mangelpunkt entlang der Route. Die fehlende Beleuchtung am Knotenpunkt Gangulfstraße / K 28 war bereits Gegenstand im Kapitel 2.5.3.

(Froitzheim / Frangenheim / Vettweiß -) Soller – Kreuzau, **MÄNGEL**

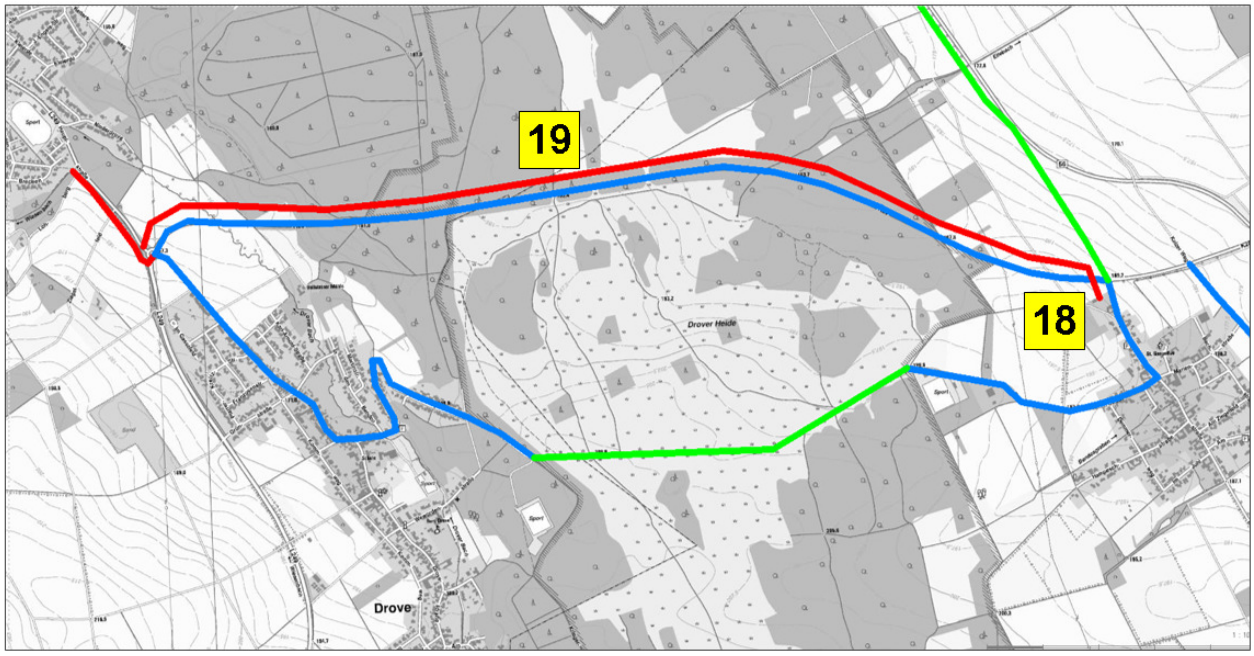

Abbildung 16: Mangelpunkte entlang der Radrouten mit Nummerierung der Maßnahmen (siehe Kapitel 2.6 und Anhang)

2.5.5 SOLLER / JAKOBWÜLLESHEIM – DÜREN

Die Routen Soller-Düren und Jakobwüllesheim-Düren werden nachfolgende behandelt. Über diese Routen verlaufen mehrere Ortsteile gebündelt.
So sind an die Route von Soller auch Frangenheim, Froitzheim und Ginnick angebunden. An die Route über Jakobwüllesheim sind unter anderem Vettweiß, Kelz und Lüxheim angebunden.

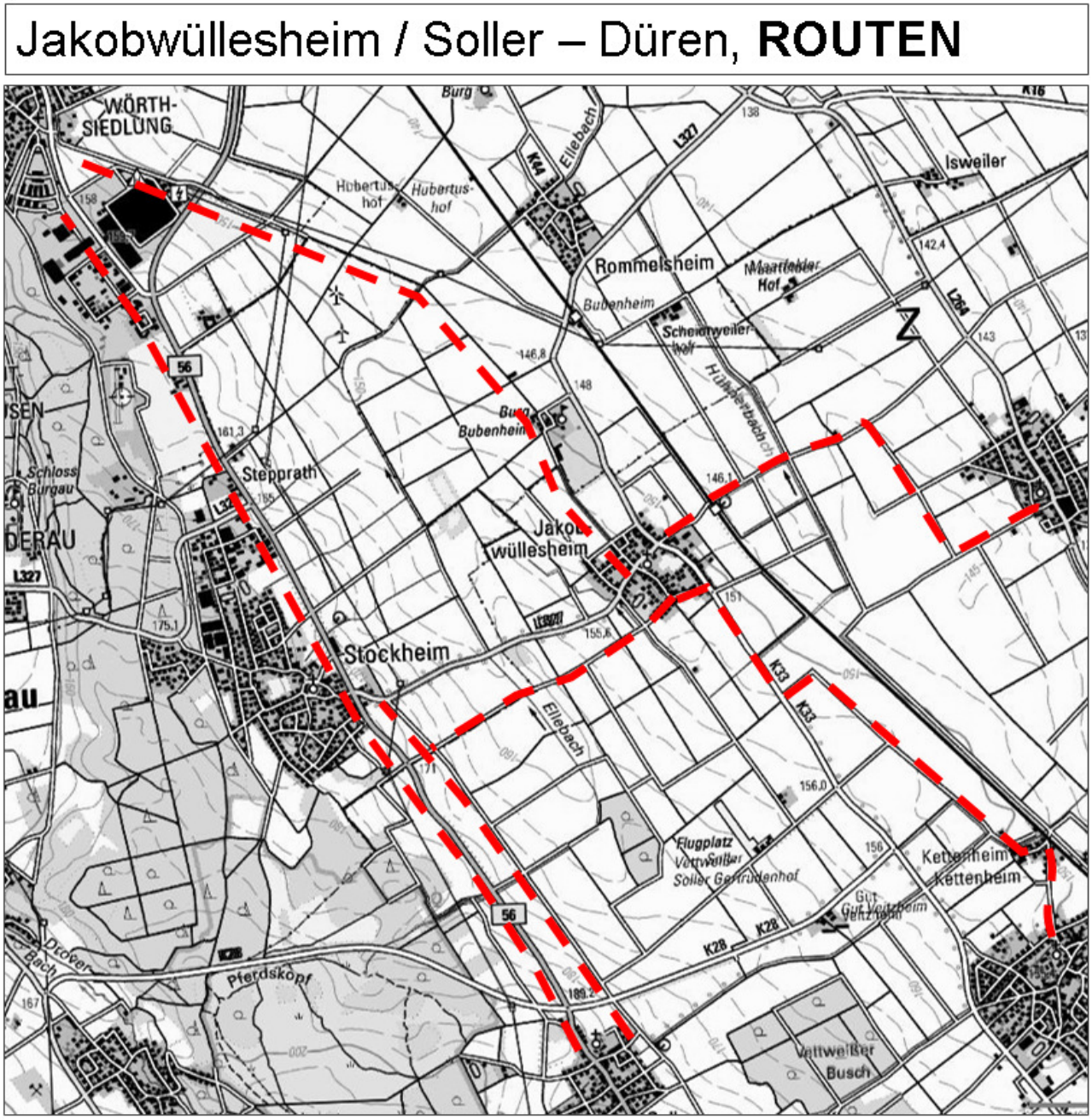

Abbildung 17: Routenempfehlungen

Neben den Verbindungen nach Düren ist zu berücksichtigen, dass über Stockheim auch Kreuzau an das Radverkehrsnetz angebunden wird. Umgekehrt ist der Haltepunkt Jakobwüllesheim für Kelz und Stockheim ein Ziel des Radverkehrs.

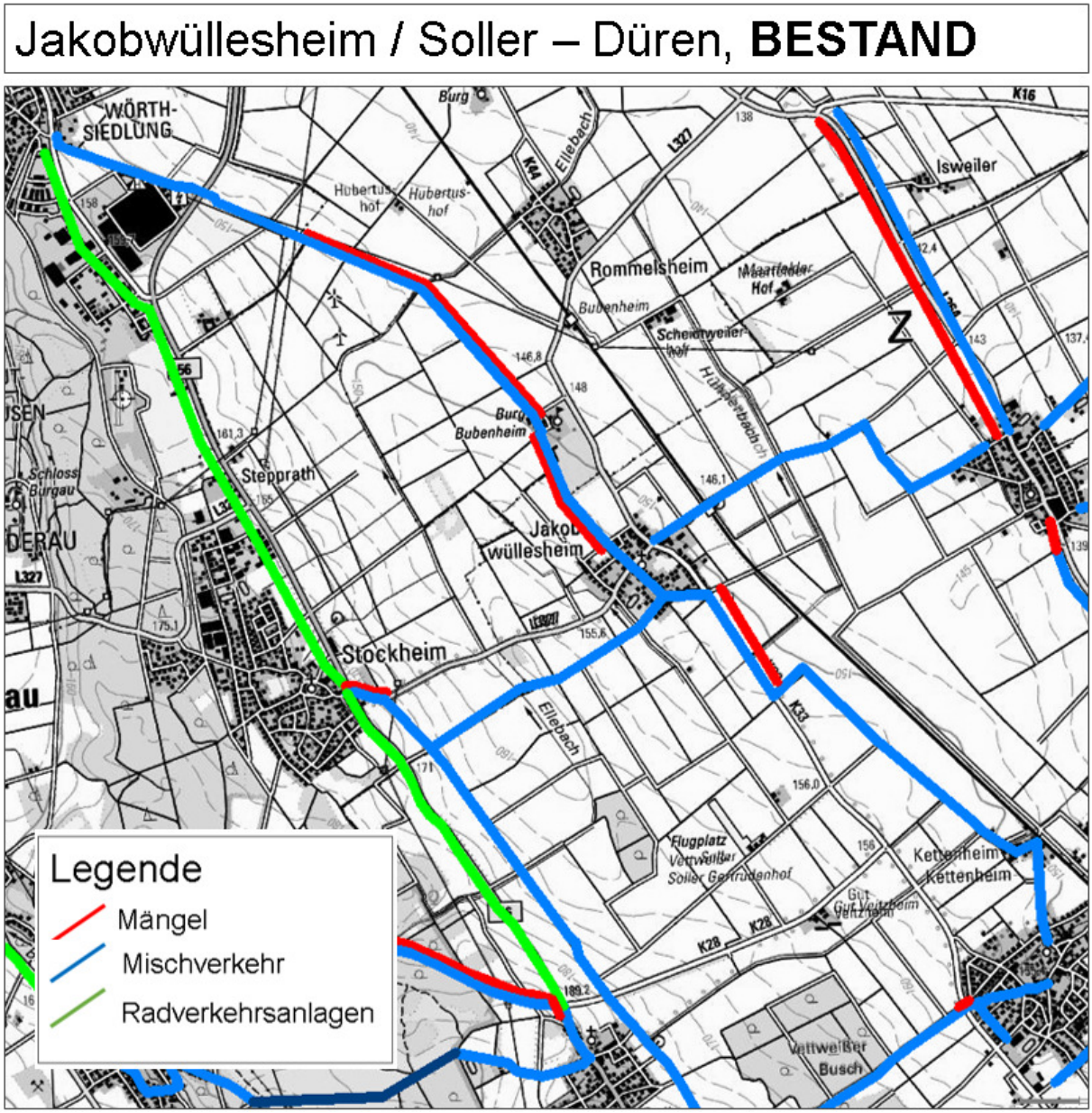

Abbildung 18: Bestandssituation mit Netzcharakteristik und Mangelpunkten

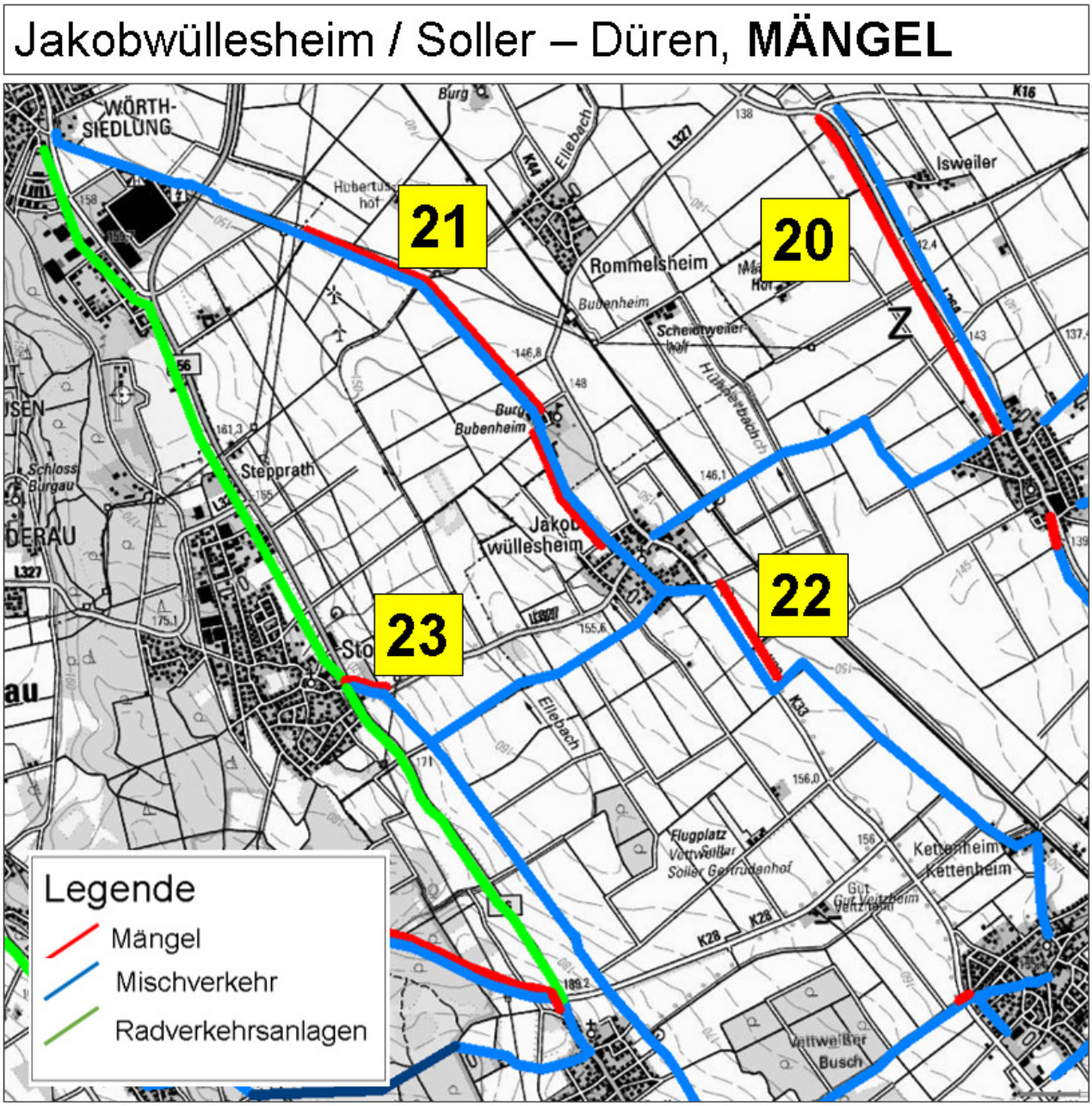

Abbildung 19: Mangelpunkte entlang der Radrouten mit Nummerierung der Maßnahmen (siehe Kapitel 2.6 und Anhang)

Die netzseitigen Überlegungen wurden durch den in der Bürgerinfoveranstaltung geäußerten Bedarf für eine Verbindung zwischen Kelz und Frauwüllesheim ergänzt. Diese münden auch in einer konkreten Maßnahmeempfehlung (Nr. 20).

2.5.6 NORDÖSTLICHES GEMEINDEGEBIET

Der Raum im Nordosten von Vettweiß muss untereinander und hierbei prioritär mit Vettweiß verbunden werden.

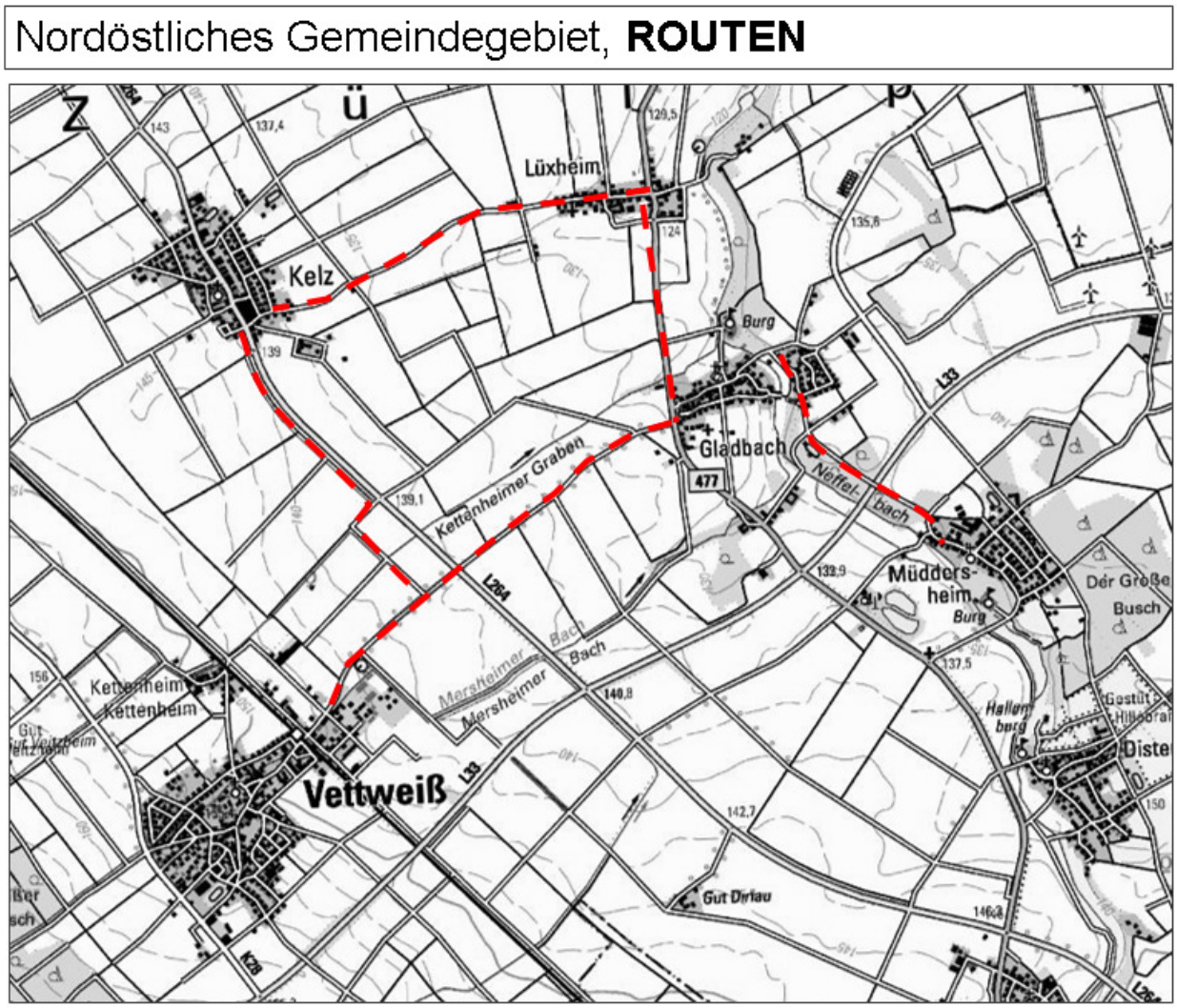

Abbildung 20: Routenempfehlungen

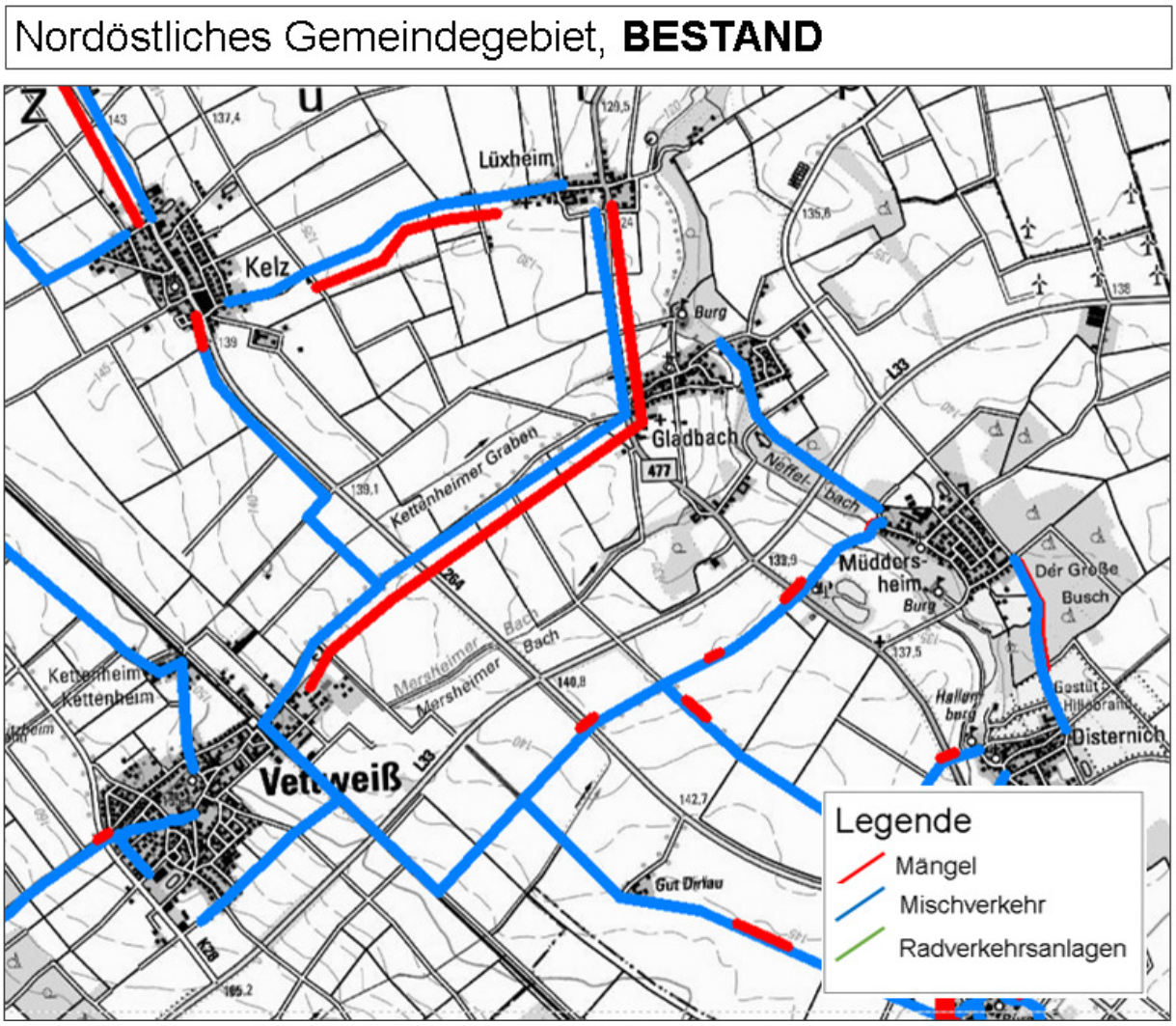

Abbildung 21: Bestandssituation mit Netzcharakteristik und Mangelpunkten

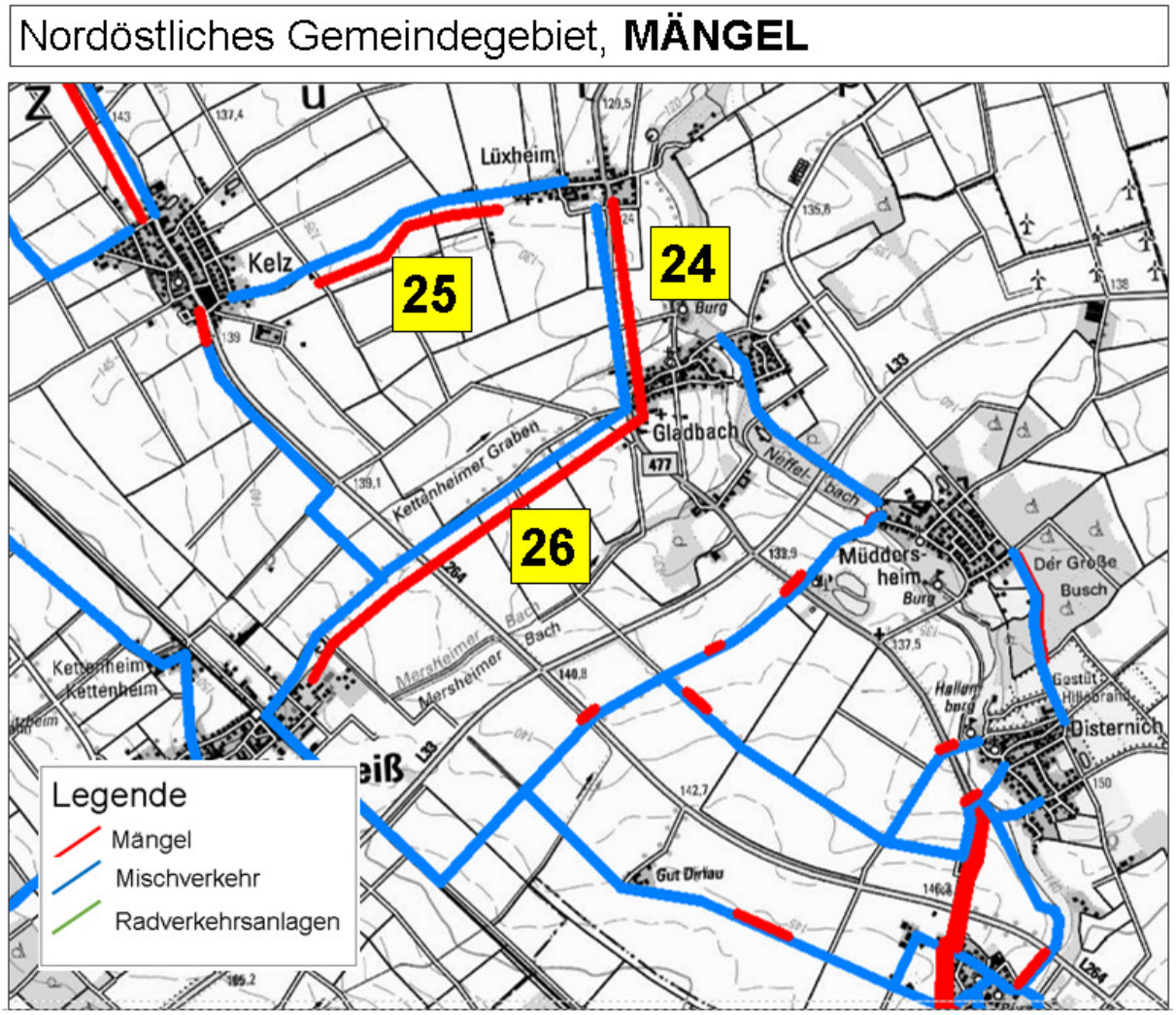

Abbildung 22: Mangelpunkte entlang der Radrouten mit Nummerierung der Maßnahmen (siehe Kapitel 2.6 und Anhang)

2.6 Mängel und Maßnahmen mit Prioritätenempfehlung

Für die erfassten Mängel wurden Maßnahmen entwickelt. Um eine Prioritätenempfehlung abgeben zu können, wurden die Maßnahmen mit Hilfe verschiedener Parameter bewertet.

Zunächst spielen das Gewicht von Quelle und Ziel eine Rolle, denn die Wirkung einer Maßnahme ist größer, wenn viele verkehrswichtige Einrichtungen (Arbeit, Bildung, Dienstleistung, Einkauf) erreicht werden können.
Eine hohe Nachfrageerwartung fließt mit einer besseren Bewertung ein, denn eine Maßnahme ist höher einzustufen, wenn eine große Zahl von Personen einen Nutzen daraus ziehen kann.
Wenn eine Maßnahme positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt ist dies ein sehr wichtiger Faktor für die Bewertung.
Als letzter Aspekt geht der Aufwand-Nutzen-Faktor in die Bewertung ein. Ein hoher Nutzen bei geringem Aufwand wird besser bewertet, als ein geringer Nutzen bei sehr hohem Aufwand.

Die Tabelle 2 ist im Anhang noch einmal in besser lesbarer Form abgebildet.

Tabelle 2: Maßnahmen im Radverkehr mit Prioritätenempfehlung (siehe auch Anhang, Kapitel 7.1)

Nr.	Quelle (1= Wichtig)	Ziel (1= Wichtig)	Nachfrage-erwartung (1= Hoch)	Verkehrs-sicherheit (1= Relevant)	Aufwand/Nutzen (1= Niedrig)	Kennziffer Priorität (Niedrig = Hohe Priorität	Abschnitt	Maßnahme
1	3	1	5	5	5	19	Wirtschaftsweg zwischen Dürener Straße und Gemeindegrenze Vettweiß	700m Schotterweg asphaltieren, davon 600m auf Stadtgebiet Zülpich
2	3	1	5	2	1	12	Zufahrt Smurfit Kappa	Umlaufsperren für Lastenrad, Fahrrad mit Anhänger befahrbar umbauen, Furtmarkierungen (rot wegen Schwerlastverkehr) aufbringen (Stadtgebiet Zülpich)
3	3	1	5	2	5	16	Bergheimer Straße zwischen Radwegende (Smurfit Kappa) und Kreisverkehrsplatz Römerallee	Radverkehrsanlagen herstellen (Stadtgebiet Zülpich)
4	3	1	5	1	3	13	B 477 / Am Broich	Bau einer Querungshilfe mit Begleitmaßnahmen (Beleuchtung, Beschilderung, ggfs. Vmax-Reduzierung)
5	3	1	5	3	5	17	B 477 zwischen Dürener Straße (Zülpich) und Helmesser Weg	Umbau des Regelquerschnitts 3,75x2+Mehrzweckstreifen auf 3,75x2+Grünstreifen+Fuß/Radweg
6	3	1	5	1	3	13	B 477 / Dürener Straße	Bau einer Querungshilfe mit Begleitmaßnahmen (Beleuchtung, Beschilderung, ggfs. Vmax-Reduzierung)
7	3	1	4	5	5	18	gepflasterte Abschnitte der Bahnhofstraße	Sehr grobes Pflaster - Lösungen für eine komfortable Nutzung für den Radverkehr suchen
8	3	1	4	1	4	13	B 477 / Bahnhofstraße	Bau einer Querungshilfe mit Begleitmaßnahmen (Beleuchtung, Beschilderung, ggfs. Vmax-Reduzierung)
9	3	1	4	5	4	17	Wirtschaftsweg	Asphaltdecke erneuern
10	3	1	3	1	3	11	L 264 / Wirtschaftsweg	Bau einer Querungshilfe mit Begleitmaßnahmen (Beleuchtung, Beschilderung, ggfs. Vmax-Reduzierung)
11	2	1	3	5	3	14	Wirtschaftsweg	Asphaltdecke erneuern (kurze Strecke)
12	3	1	3	5	4	16	Wirtschaftsweg	Asphaltdecke erneuern (lange Strecke)
13	2	1	3	1	3	10	B 477 / Wirtschaftsweg	Bau einer Querungshilfe mit Begleitmaßnahmen (Beleuchtung, Beschilderung, ggfs. Vmax-Reduzierung)
14	3	2	4	5	5	19	Waldweg	700m Waldweg asphaltieren
15	3	2	4	5	4	18	Wirtschaftsweg	275m Wirtschaftsweg asphaltieren
16	3	1	4	3	5	16	Radweg bis zum Abzweig Wirtschaftsweg	600 Fuß- und Radweg bauen
17	2	1	2	1	2	8	Knoten Waldweg / K 28	Vmax senken, ggfs. Mittelinsel
18	2	1	3	2	3	11	Knoten K 28 / Gangolfusstraße	Beleuchtung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
19	3	2	3	1	5	14	K 28 zwischen Gangulfstraße (Soller) und Kreisverkehrsplatz Drove	Neuanlage Fuß- und Radweg

Nr.	Quelle (1= Wichtig)	Ziel (1= Wichtig)	Nachfrage-erwartung (1= Hoch)	Verkehrs-sicherheit (1= Relevant)	Aufwand/Nutzen (1= Niedrig)	Kennziffer Priorität (Niedrig = Hohe Priorität	Abschnitt	Maßnahme
20	3	3	4	1	5	16	L 246 zwischen Kelz und Frauwüllesheim	Neuanlage Fuß- und Radweg
21	2	1	2	4	3	12	Wirtschaftsweg zwischen Jakobwüllesheim und Düren	Asphaltdecke erneuern, an Knotenpunkten beleuchten
22	2	3	2	1	4	12	K 33 südlich Jakobwüllesheim	Neuanlage Fuß- und Radweg
23	3	2	3	1	3	12	L 327 zwischen Wirtschaftsweg und B 56	Neuanlage Fuß- und Radweg
24	3	1	3	1	5	13	B 477 zwischen Lüxheim und Gladbach	Umbau des Regelquerschnitts 3,75x2+Mehrzweckstreifen auf 3,75x2+Grünstreifen+Fuß/Radweg
25	3	2	3	2	1	11	Gemeindestraße zwischen Lüxheim und Kelz	Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h herabsetzen, da Mischverkehr Fuß, Rad, MIV
26	3	1	2	1	5	12	Gemeindeverbindungsstraße zwischen Gladbach und Vettweiß	Neuanlage Fuß- und Radweg

3 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr und der Fußgängerverkehr werden im Mobilitätskonzept Vettweiß in einem Kapitel bearbeitet. Die Bestandsaufnahme und die Bürgerbeteiligung haben gezeigt, dass bei erkennbaren bzw. genannten Problempunkten häufig die Akteure Kfz-Verkehr und Fußgängerverkehr miteinander genannt wurden.

3.1 Verkehrsnetz

Die überörtlichen Verkehrsverbindungen sind durch ein dichtes Netz von Bundes-, Landes-, Kreisstraßen sowie Gemeindeverbindungsstraßen sichergestellt.

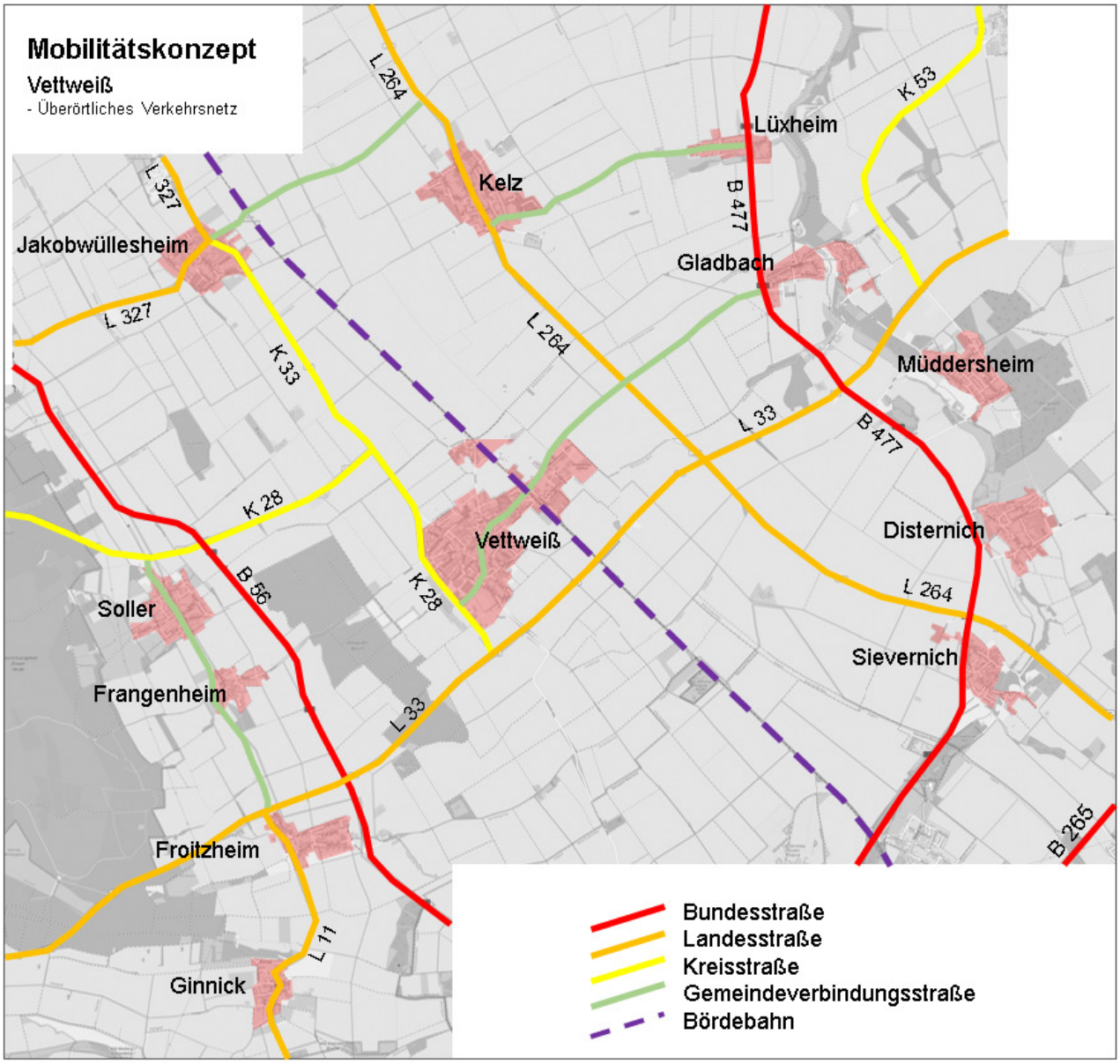

Abbildung 23

3.2 Verkehrsstärken

Um einen Eindruck von den Verkehrsstärken auf dem überörtlichen Verkehrsnetz und in den Ortsteilen zu bekommen, werden Verkehrszählungen durchgeführt. Diese Verkehrszählungen decken Knotenpunkte in allen Ortsteilen ab, so dass ein Gesamtbild über die verkehrlichen Zusammenhänge (Quell- und Zielverkehr, Durchgangsverkehr) entsteht.
Die Daten wurden mittels Video in der Regel über mehrere Werktage erhoben. Die Daten wurden für die hier benötigten Zwecke ausgewertet. Bei Bedarf stehen sie für vertiefende Auswertungen der Gemeinde zur Verfügung.

In den folgenden Kapiteln sind die Ergebnisse der einzelnen Ortsteile dokumentiert worden.

Die Ergebnisse können als ein Nachschlagewerk für die planende Verwaltung, die Ratsvertreter und –vertreterinnen sowie für Gespräche mit den jeweiligen Baulastträger dienen.

Da an den Anbindungspunkten zum Hauptverkehrsstraßennetz häufig Querungsbedarf für den Fußgänger- und Fahrradverkehr besteht, dienen Zählungsergebnisse auch als Basis für die Arbeit an diesen Aspekten. Der Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßen NRW oder Kreis Düren) benötigt Angaben zum Verkehrsaufkommen und zur Zusammensetzung des Verkehrs (Pkw, Schwerlastverkehr, Radverkehr), um eine Planungsgrundlage beispielsweise für den Bau einer Mittelinsel zu haben.

Auch geben die Verkehrsbelastungen an der stärkst belasteten Straße des Ortsteils Hinweise darüber, welche Verkehrsstärken auf dem weiteren Netz herrschen. So finden diese Zählergebnisse beispielsweise an späterer Stelle noch einmal im Kapitel Fußgängerverkehr Verwendung.

3.3 Ortsteilspezifische Ergebnisse zum Kfz-Verkehr

3.3.1 DISTERNICH

Disternich liegt im Südosten des Gemeindegebietes und ist über die B 477 direkt an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. In östlicher Richtung gibt es über die Weilerstraße eine weitere Anbindung an eine Bundesstraße (B 265). Die östliche Anbindung bietet Verbindungen zu den Autobahnen BAB 1 und BAB 61. Der Umfang des auf der Weilerstraße stattfindenden Verkehrs wird mittels Querschnittszählung ermittelt.

3.3.1.1 Knotenpunktzählungen

An die B 477 gibt es zwei Anbindungen (Burgstraße und Helmesser Berg). An beiden Knotenpunkten wurden Verkehrszählungen mittels Videoerfassung durchgeführt. Der Radverkehrsanteil ist an beiden Zählstellen geringfügig (Spitzenstunde jeweils ein Fahrrad). Das kann mit der Jahreszeit zusammenhängen, die B 477 ist jedoch auch im Längs- wie Querverkehr für den Radverkehr unattraktiv.

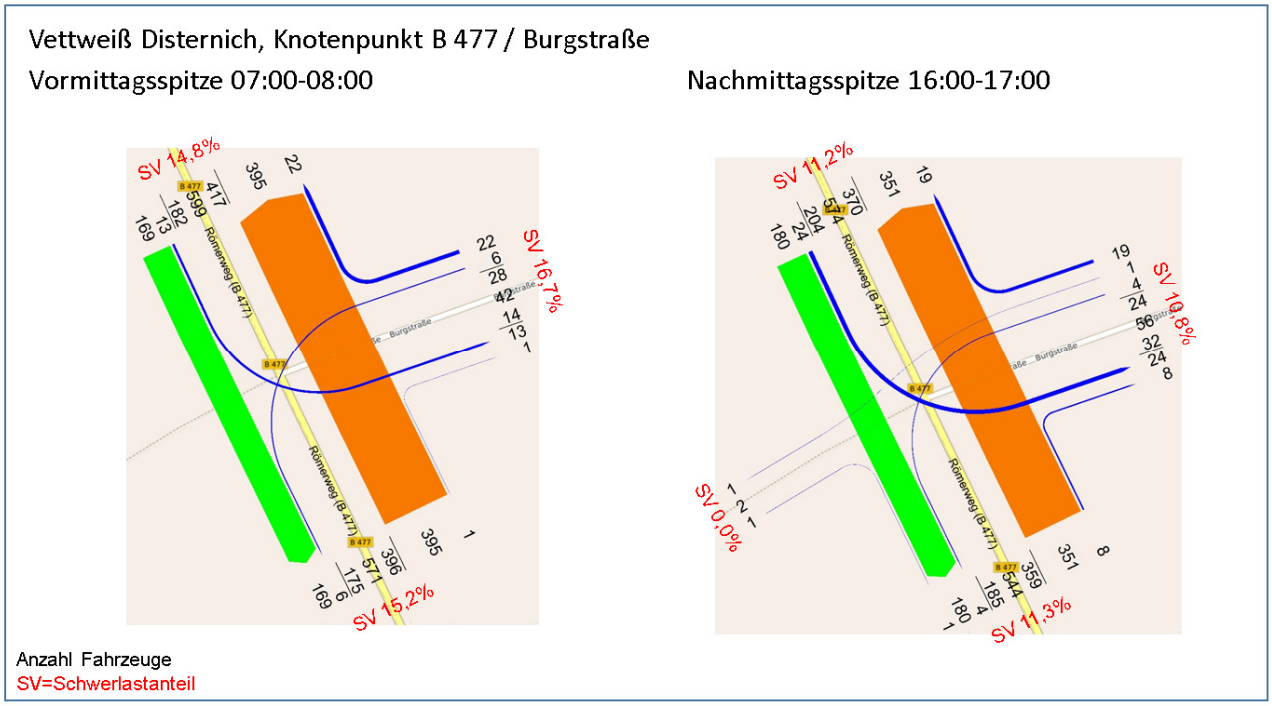

Abbildung 24: Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt B 477 / Burgstraße in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde (02.12.2021)

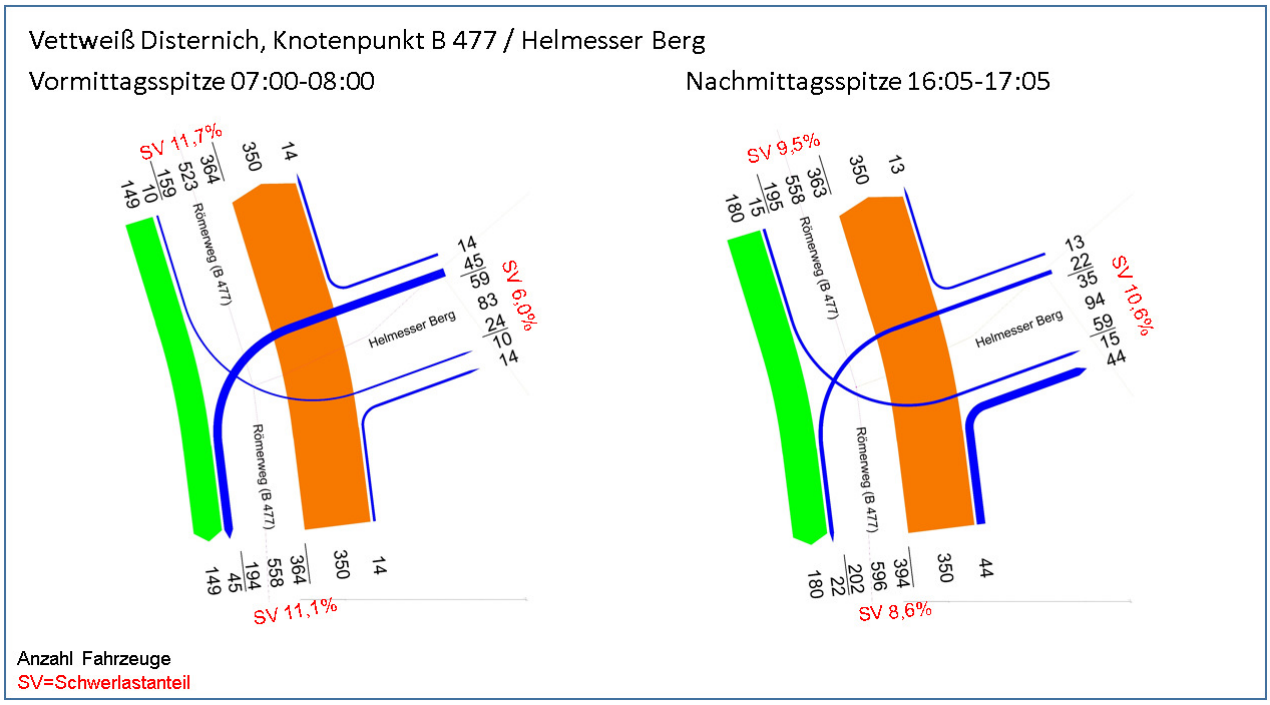

Abbildung 25: Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt B 477 / Helmesser Berg in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde (02.12.2021)

Die beiden Zählungen an den Zufahrten zu B 477 zeigen, dass die Zufahrt Helmesser Berg stärker frequentiert ist als die Zufahrt Bergstraße. Dies ist aufgrund der verkehrsberuhigten Gestaltung des Straßenraumes im Bereich der Kirche erfreulich.